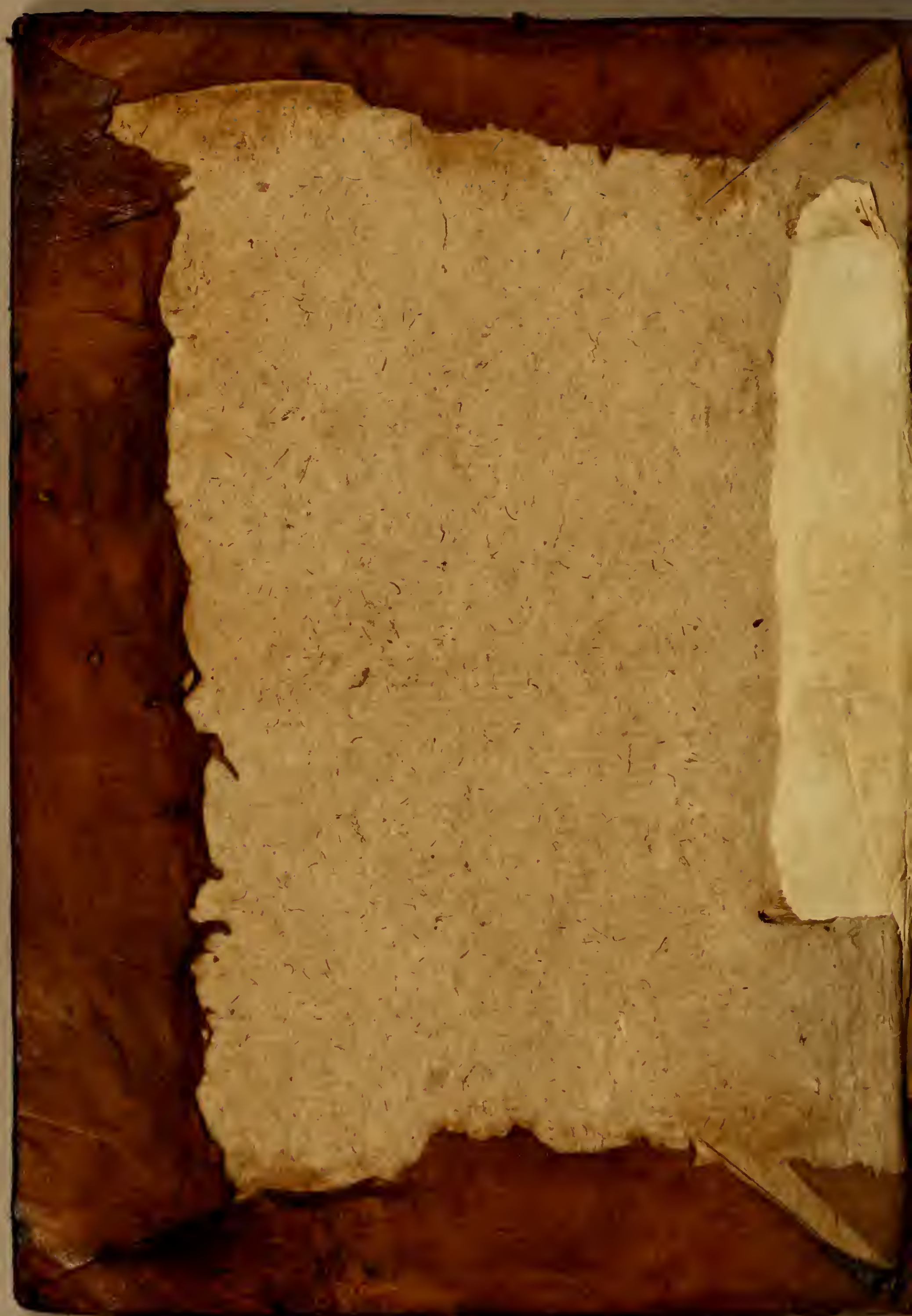




£25

[Custos] . . . . Oloo.

PRINCIPIOS
DE
DIREITO MERCANTIL
E
LEIS DE MARINHA
PARA USO
DA MOCIDADE PORTUGUEZA, [illegible]
[illegible]
DIVIDIDOS
EM OITO TRATADOS ELEMENTARES,
CONTENDO A RESPECTIVA LEGISLAÇÃO PATRIA,
[illegible]
DOS
REGULAMENTOS MARITIMOS
DAS
PRINCIPAES PRAÇAS DA EUROPA.
POR
JOSÉ DA SILVA LISBOA,
[illegible]
[illegible]



LISBOA
[illegible]
[illegible]

PRINCIPIOS
DE
DIREITO MERCANTIL
E
LEIS DE MARINHA
PARA USO
DA MOCIDADE PORTUGUEZA,
DESTINADA AO COMMERCIO,
DIVIDIDOS
EM OITO TRATADOS ELEMENTARES,
CONTENDO A RESPECTIVA LEGISLAÇÃO PATRIA,
E
INDICANDO AS FONTES ORIGINAES
DOS
REGULAMENTOS MARITIMOS
DAS
PRINCIPAES PRAÇAS DA EUROPA.

POR
JOSÉ DA SILVA LISBOA,
Deputado, e Secretario da Meza de Inspecção da Agricultura, e Commercio da Cidade da Bahia.



LISBOA
NA REGIA OFFICINA TYPOGRAFICA. Anno 1798.
Com Licença de Sua Mageſtade.

Quid maius, meliusve Reipublicæ facere possumus, quam si docemus, & erudimus juventutem?

Cic.

Desine quapropter novitate exterritus ipsâ
Expuere ex animo rationem; sed magis acri
Judicio perpende: & si tibi vera videtur,
Dede manus; aut, si falsa est, accingere contra.

Lucret.

A SUA ALTEZA REAL
O
SERENISSIMO SENHOR
D. JOÃO
PRINCIPE DO BRAZIL.

SENHOR

O Deſejo de fazer ao Eſtado algum ſerviço duravel , unido ao reconhecimento dos beneficios , que devo á Real Munificencia ,

animou-me a levar ás Auguſtas Mãos de VOSSA ALTEZA REAL *o preſente trabalho, que emprehendi, no deſignio de contribuir de algum modo para extensão, e proſperidade do Commercio Nacional. A utilidade, e a falta de hum enſaio de literatura deſte genero em linguagem patria, ſervirá de apologia á temeridade da empreza; na conſideração de que, poſto ſeja muito deſproporcional ás minhas forças, póde com tudo deſpertar engenhos de outra ordem, que conduzão á perfeição, o que apenas principiei por elementos. Hum ſyſtema de Juriſprudencia Maritima, entrando na educação da Mocidade, que ſe habilita á profiſsão do Commercio, he proprio para engrandecer a esfera das eſpeculações de tão util claſſe de Cidadãos; a fim de augmentarem com honra a fortuna particular, e pública, livres do jugo de hum trafico illiberal, e empírito, que ſacrifica a verdade ao intereſſe, e a obſervancia das Leis á inſa-*

ſaciabilidade mercantil. Perſuadido que a pericia, e integridade dos Negociantes são as principaes molas, que dão movimento, e vigor á induſtria, e opulencia da Nação, ſuſtento-me na eſperança de que, ſendo mais geral a inſtrucção pública em huma parte tão intimamente connexa com o credito da Monarquia, ſe torne mais rapida, e fructifera a circulação das riquezas territoriaes, que o deſconhecimento das avantagens proprias tem concentrado no eſtreito circulo de hum Commercio lethargico, e quaſi inteiramente paſſivo. O Genio Tutelar, que preſide aos Conſelhos Soberanos, exalte o patriotiſmo Portuguez; a fim de elevar eſtes Reinos aos altos deſtinos, a que lhe dão direito a ſua ſituação geografica, a ſuavidade do clima, a fertilidade do terreno, a vaſtidão das Colonias, a induſtria dos ſeus habitantes; e ſobre tudo, o benefico, e paternal Governo de VOSSA ALTEZA REAL, que faz a ſua Grande-

za,

za, e Poder Supremo inſeparavel da felicidade de hum povo ſempre diſtincto pela lealdade, e amor dos ſeus Soberanos. Todos os corações ſenſiveis ás Reaes Virtudes de VOSSA ALTEZA farão inceſſantes votos para a tranquillidade, e eſplendor de ſeu Imperio; a fim de que o mantenha em paz, e juſtiça, accumulando perennemente, para admiração, e exemplo, monumentos de Acções dignas de apotheóſe da Patria, e da Humanidade.

SENHOR

A VOSSA ALTEZA REAL

Com profundo reſpeito dedica eſta Obra

O mais humilde, e fiel vaſſallo

Joſé da Silva Lisboa.

TRATADOS ELEMENTARES
DA PRESENTE OBRA.

ELEMENTOS

I. Do Seguro Maritimo.

DIVIDIDOS EM TRES PARTES.

I. Da Formação: II. Da Diſſolução: III. Da Execução deſte Contrato.

COM HUM APPENDICE

Das formulas de Apolices, e Leis patrias ſobre Seguros.

II. Do Cambio Maritimo, ou Contrato de Dinheiro a riſco, denominado de groſſa Aventura, e Reſpondencia.

III. Das Avarias.

IV. Das Letras de Cambio, Notas Promiſſorias, Bancos de Commercio, &c.

V. Dos Contratos, e cauſas Mercantis, Obrigações, Direitos, e Privilegios dos Negociantes.

VI. Da Policia dos Portos, e Alfandegas.

VII. Dos Juizos, e Tribunaes de Commercio: Do Conſulado, Juriſdicção, e dever dos Conſules.

VIII. Da Economía Politica.

ELE-

ELEMENTOS
DO SEGURO MARITIMO,
DIVIDIDOS EM TRES PARTES.

I.	Da Formação	Deſte Contrato.
II.	Da Diſſolução	
III.	Da Execução	

——— *Siquid novisti rectius istis,*
Candidus imperti; si non, his utere mecum.

Horat.

INDICE

PARTE I.

Da Formação do Contrato do Seguro.

CAP.

PRO-

PROLOGO.

HE univerſalmente reconhecida entre as Nações Commerciantes a utilidade do contrato do Seguro. A experiencia moſtra, que, ſem o ſeu ſoccorro, não ſe poderia avantajoſamente ſuſtentar o Commercio maritimo, e menos darſe-lhe a indefinida extensão, e actividade, de que he ſuſceptivel, e que tanto contribue para reciproca abundancia, e civilização dos povos. Sem elle as eſpeculações mercantis ſerião de curta esfera, e apenas poderião ſer emprehendidas por grandes Capitaliſtas, que, concentrando em ſi todos os meios de riqueza, exercerião terrivel monopolio ſobre os mais concidadãos, tornando paralytica a induſtria Nacional. Os Negociantes de poucos fundos difficilmente ſe reſolverião á imprudencia de entregar toda a ſua fortuna aos innumeraveis riſcos, a que a navegação he ſujeita; quando ao contrario ha toda a affouteza para as mais arduas eſpeculações do Commercio, fazendo cada hum ſegurar os ſeus cabedaes pelas Companhias de Seguro, que facilmente ſe aventurão a todos os hazares; não ſó pela ordinaria confiança, que as peſſoas opulentas tem na ſua boa fortuna, ſenão tambem porque a idéa do perigo ſe diminue por extremo, e a perda ſe faz mais toleravel, conſiderando-ſe a divisão pelos

los intereſſados, e pela moral certeza do ganho, que em geral reſulta da multiplicidade dos Seguros; pois, no eſtado ordinario do Commercio, ainda acontecendo alguns infortunios, balanceados os riſcos, e o proveito, he quaſi infallivel a indemnização, e beneficio, pela frequencia já calculada dos ſucceſſos felices.

Convem por tanto animar-ſe, e promover-ſe o uſo deſte contrato; porque, por meio delle, o Segurado, antecipando-ſe a abandonar parte dos proveitos eſperados, livra-ſe do receio de huma perda, que o poderia arruinar; e o Segurador, conſtituindo-ſe ſocio temporario de quem requer o Seguro, vem a participar dos lucros das eſpeculações, e capitaes alheios. Do que reſulta, que o Commercio ſe faz mais extenſo, e o ſeu gyro mais rapido; a timidez de huns Negociantes alenta-ſe pela coragem dos outros; as fontes da riqueza nacional abrem-ſe a toda a peſſoa induſtrioſa; os ricos tem hum novo ramo de Commercio, e facil emprego a ſeus cabedaes inertes, que conſtituem fructiferos, ſem obſtruir os canaes da circulação; e forçados pela imperioſa Lei da concurrencia, contentando-ſe de menores lucros, ſuſtentão o equilibrio, que convem haver entre os intereſſes dos particulares, e o bem do Eſtado.

As antigas Nações da Europa (quanto ſe póde julgar dos documentos hiſtoricos) não tiverão idéa do contrato do Seguro; o que ſe póde attribuir á limitada natureza do ſeu Commercio, reſtricto ao Mediterraneo, mar Egêo, e Ponto Eu-

Euxino. Os Eſtados da Grecia parece que nunca o praticárão; pois ſendo tão célebres os Regulamentos mercantis da Ilha de Rhodes, parte dos quaes forão depois tranſcriptos nas Compilações do Imperador Juſtiniano (de que ainda hoje entre nós ſe faz grande uſo) com tudo, ahi não ſe encontra diſpoſição alguma, que ſeja direċtamente relativa a ſemelhante contrato.

Alguns Eſcritores pertendem, que elle não fora deſconhecido aos Romanos, e citão em prova ao eminente Hiſtoriador Tito Livio (1), que faz menção do contrato, que já pelo tempo da ſegunda guerra Punica fizerão os encarregados do fornecimento do exercito da Heſpanha, eſtipulando expreſſamente, que de tudo que ſe tranſportaſſe nos navios, ficaſſem por conta da Republica os riſcos de inimigos, e de tempeſtades.

Outro exemplo he extrahido das Cartas de Cicero (2). Eſte famoſo Orador, e Conſul de Roma, tendo ganhado huma viċtoria na Cilicia, e prevendo que ſeria inevitavel a guerra entre Pompeo, e Ceſar, deſejando pôr a ſalvo em Roma os Theſouros da Republica, eſcreveo a Caninio Salluſtio (3), Proqueſtor em Laodicea, que procuraſſe alguma peſſoa abonada, que tomaſſe a ſeu cargo os riſcos do tranſporte do dinheiro público. Mas eſta operação mais ſe aſſemelha ás noſſas Letras de Cambio, do que ao contrato do

*** Se-

(1) Liv. Lib. 23. Cap. 49. Lib. 25. Cap. 3. (2) Cic. Epiſt. fam. Lib. 2. Epiſt. 17. ad Atticum Lib. 7. Epiſt. 1. (3) Ferguſon's Hiſt. of the Rom. Reipub. Book 4. Chap. 5.

Seguro. Ha tambem huma paſſagem de Suetonio (1), onde ſe lê, que Tiberio Claudio, primeiro Imperador de Roma, propuzera certos lucros aos Negociantes, para fornecerem a Capital de trigos, tomando elle ſobre ſi indemnizal-los de todo o damno, ſe aconteceſſe alguma perda por tempeſtades. Na Lei 67. dig. *de verb. obligat.* o Juriſconſulto Ulpiano propõe huma eſpecie de eſtipulação, que parece ſuppôr o uſo do Seguro, diz: *Illa ſtipulatio, decem millia ſalva fore promittis, valet.*

Com tudo, Authores de grande nota, como Grocio, e Bynkerſoek, (2) interpretando de differente maneira os lugares daquelles Eſcritores, são de parecer, que o contrato do Seguro fora abſolutamente ignorado dos Romanos; de ſorte, que nem a ſua natureza, nem ainda o nome, ſe ache na vaſta Compilação das Leis deſte povo; pois he inteiramente barbara a palavra *Aſſecuratio*, que adoptárão os Praxiſtas modernos nos ſeus eſcritos latinos, para deſignar aquella eſpecie de contrato.

Quando porém tiveſſem havido naquella Republica exemplos do Seguro, rigoroſamente tal, elles deverião ſer muito raros; porque os Romanos, ainda que poſſuião grandes riquezas, tinhão com tudo pouca experiencia do Commercio. A ſua opulencia era principalmente o effeito da rapina, e peculato nas Provincias conquiſtadas. O tra-

(1) Sueton. in Vita Claud. c. 18. (2) Grot. de *Jure belli*, Lib. 2. Cap. 12. Bynk. quæſt. *Jur. pub.* Lib. 1. Cap. 21.

trafico mercantil ſe exercitava tão ſómente pelos eſcravos, e libertos; porque era conſiderado inferior á dignidade de hum homem naſcido livre, de quem ſó era propria a profiſsão, e gloria militar. Como o ſeu Commercio tinha hum objecto limitado, os ganhos dos Negociantes, pela falta da concurrencia, erão de ordinario exceſſivos; e por conſequencia, tambem era exorbitante o preço, ou o intereſſe do dinheiro; e por iſſo não exiſtião entre elles os meſmos motivos, que preſentemente ha, para que os Negociantes procuraſſem diminuir o ſeu riſco por meio do Seguro.

Deixando pois eſta controverſia aos eruditos, o que ſe póde affirmar he, que não ſe ſabe a epoca em que ſe introduziſſe no Commercio ſemelhante contrato. Alguns datão a ſua origem do anno de 1182, attribuindo a ſua invenção aos Judeos, que neſte periodo forão banidos da França, e que deſcubrírão, além das *Letras de Cambio*, eſtoutro methodo de facilitar, e ſegurar a remoção dos ſeus fundos.

Os Italianos, principalmente os Lombardos, ſegundo a opinião de outros Authores, forão os primeiros, que ou inventárão, ou ao menos derão mais frequente uſo áquella eſpecie de negociação. O certo he, que Marſelha, Genova, Piſa, Veneza, e outras Cidades maritimas da Italia, tendo a indiſputavel gloria de haverem introduzido, e adiantado as Sciencias, e Artes no ſeu paiz, depois da ruina do Imperio Romano,

e invasão dos barbaros, tambem cultivárão com ardor o Commercio do Mediterraneo, e o exercêrão com maior actividade, que algum outro povo; principalmente por occasião da famosa guerra dos Cruzados, fornecendo ao principio os transportes, e o mais necessario para sustentação das tropas destinadas á conquista da Terra Santa. Depois aproveitando-se das avantagens da sua situação, não menos que dos erros, e inercia das outras Nações, distrahidas, e arruinadas com as continuas guerras, em breve vierão a abarcar todo o Commercio do Oriente, e Occidente, sendo os seus Negociantes os Armadores, Commissarios, e Banqueiros universaes da Europa. He por tanto verosimil, que elles procurassem tirar proveito de todas as circumstancias favoraveis para a actividade, e esplendor do Commercio, e puzessem em pratica o contrato do Seguro, como hum dos meios mais efficazes para a extensão, e bom successo das suas especulações mercantis.

Não ha monumento, donde conste a epoca (1) em que se estabelecesse Legislação sobre materia de Seguros; nem se acha vestigio algum della no Corpo das antigas Leis maritimas dos Estados da Italia, conhecido debaixo do nome: *Consulato del Mare*, publicado no seculo XIV; nem tão pouco no Codigo Amalfitano, Leis de Oleron, e célebres Ordenanças de Wisbuy, que tiverão a maior estimação na Europa; e que sendo da mais respeitavel authoridade em todos os Tri-

(1) Emerig. Preface pag. 8.

Tribunaes do Norte, fervírão de bafe ás Ordenanças das Cidades da Liga Hanfeatica, Lubek, Hamburgo, Bremen, Colonia. Com tudo, he certo, que já no fim do dito feculo XIV houverão Regulamentos fobre aquelle contrato; pois Cleirac no feu Tratado dos *Ufos, e Coftumes do mar*, pag. 224 e 235, faz menção de Leis fobre Seguros, feitas por Barcelona em 1484; e os Eftatutos de Florença, promulgados em 1523, fe referem a Leis, e coftumes mais antigos fobre efta materia, que já erão praticadas no paiz.

Quando a defcuberta da America, e da paffagem ás Indias Orientaes pelo Cabo da Boa Efperança abrio hum campo vafto ao Commercio, todas as Nações da Europa fe esforçárão á porfia em tirar toda a utilidade, que as fuas circumftancias lhes permittião. O conhecimento da Navegação, fendo mais univerfalmente efpalhado, o ufo dos Seguros começou tambem a fer mais extenfo, e principiárão a apparecer muitos Regulamentos maritimos em varios Eftados da Europa, e o contrato do Seguro fez hum dos principaes objectos da Legislação mercantil.

Depois do reftabelecimento das Letras, entrando a florecer o eftudo da Jurifprudencia nos feus diverfos ramos, tambem fe cultivou, em todas as Nações cultas, o que diz refpeito ás materias do Commercio. Com tudo, por falta de Legislação fyftematica, as controverfias judiciaes erão julgadas pelos ufos, e coftumes mercantis,

e

e Areſtos dos Tribunaes, que muitas vezes havião decidido couſas oppoſtas ſobre a meſma queſtão.

O Seculo de Luiz XIV, célebre pelo progreſſo da Literatura na Nação Franceza, he particularmente recommendavel pelas Ordenanças de Marinha, promulgadas no reinado daquelle Monarca, devendo-ſe eſte Codigo maritimo ao patriotiſmo, e glorioſa adminiſtração do grande Colbert. Eſte incanſavel homem de Eſtado emprehendeo reſtabelecer, e exaltar a Marinha, e Commercio da França; e aproveitando-ſe do trabalho dos Sabios, que então florecêrão, teve a gloria de illuſtrar o ſeu Miniſterio com a publicação deſte excellente Corpo de Leis, relativas á Juriſprudencia Naval, e Mercantil, que he conhecida debaixo do nome de *Ordenanças da Marinha de França*, em que tambem ſe legislou ſobre os Seguros, cuja materia ahi fórma conſideravel parte. Toda a Europa pagou o tributo de veneração, que he devida a huma Compilação deſte genero; e em muitos Tribunaes eſtrangeiros, ainda preſentemente, são citadas aquellas Ordenanças, como texto capital em cauſas de Commercio. Depois dellas a republica das Letras tem feito juſto apreço, aſſim do Commentario, que Mr. Valin fez ás ditas Ordenanças, como das Obras de Mr. Pothier, e Emerigon, que eſcrevêrão com muita erudição ſobre o contrato do Seguro, e outras queſtões dependentes.

A Nação Ingleza, que a tantos reſpeitos ſe

tem

tem diſtinguido em todo o genero de producções literarias, não he inferior neſta parte a alguma outra Nação. Tendo o Miniſterio Britanico, primeiro que os mais Governos da Europa, conſiderado o Commercio como huma das principaes baſes da opulencia nacional, e força do Eſtado, havendo já de remota epoca lançado os fundamentos deſta grandeza, e ſuperioridade naval, que ora ſe obſerva, nada omittio, que pudeſſe dar extensão, e facilidade ás emprezas mercantis; e por tanto não he maravilha que hum povo tão induſtrioſo adoptaſſe, deſde muito tempo, a pratica do Seguro, que veio depois a conſtituir no paiz hum dos mais importantes ramos do ſeu Commercio; de ſorte, que nenhuma Nação poſſa neſta parte pertender competencia.

Os Inglezes (1) datão deſde o ſeculo XIII a introducção do contrato do Seguro em Londres, pela actividade dos Lombardos; e ainda neſta Capital ſe conſerva o nome da rua *Lombard-Street*, onde aquelles Negociantes Italianos havião tido a ſua reſidencia; e até nas Apolices modernas ſe vê o veſtigio da antiguidade dos Seguros, que alli ſe fazião; pois nellas ſe declara, que terão todo o vigor, como as que antes ſe fazião em *Lombard-Street*. Já no tempo da Rainha Iſabel (2) os Seguros erão tão frequentes em Londres, e tal credito tinha a grande Companhia mer-

(1) Allan Park *On Marine Inſurances Introduction* pag. 27.
(2) John Millar *Elements of Inſurances.* pag. 12. e ſeg.

mercantil do *Royal Exchange*, que ella attrahio a attenção da Legislatura, e deo occasião a estabelecer-se huma Camara, ou Tribunal privativo para tomar conhecimento de todas as causas de Seguros.

Ainda que pouco numerosos fossem os Actos do Parlamento, que se fizerão sobre esta materia, e as contendas judiciaes se regulassem até estes ultimos tempos, menos por leis escritas, do que pelos usos mercantis, que são substancialmente uniformes em todos os paizes; com tudo, a Nação Ingleza presentemente se lisonjea de ter nesta parte huma legislação fixa, pela uniforme praxe de julgar em causas de Seguro, em que o Lord Mansfield adquirio huma reputação eminente nos Juizos, de que teve a direcção, e presidencia. Tem além disto Authores estimaveis, que tratão em boa ordem as questões de Seguro, e as que são com ellas essencialmente connexas, como Magens, Negociante de profissão (1); Allan Park, Advogado em Londres (2); Mr. Millar (3), Advogado em Edimburgo; além de outros Escritores mais antigos, que tratando differentes materias mercantis, tambem inserírão observações, e casos praticos sobre aquellas questões, como Molloy de *Jure maritimo*, *&* *navali*; Gerard Malynes' *Lex mercatoria*; Postlethwait's *Dictionary of Commerce*; Beawes *Lex mercatoria rediviva*, e sobre

(1) *An essay on Insurances.*
(2) *A systema of the law of Marine Insurances.*
(3) *Elements of the law relating to Insurances.*

bre todos Mr. Wesket, que em materia de pratica tem certamente grande authoridade, como observa o citado John Millar, pag. 132, e tem a avantagem de offerecer as questões do Seguro em ordem alfabetica na sua excellente obra, que intitulou: *A Complet Digest of the Theory, Laws, aud Prattice of Insurance.*

A Italia, Mestra das Artes, e Sciencias modernas, tambem merece distincto lugar na Legislação sobre Seguros, e outras materias mercantis. Além das Decisões da Rota de Genova, que sempre tiverão grande authoridade em causas do Commercio, tem presentemente os Codigos de Florença, e Veneza, que fazem honra aos respectivos paizes. Entre os Authores de nota, que alli tem florecido, como Stracha, Roccus, e Casaregis, que tratárão de Seguros, póde-se com razão dizer, que se acha enriquecida a Literatura com a profunda obra novissima sobre Seguros, e Cambios maritimos do Advogado Baldasseroni, que não cede em erudição aos Escritores das outras Nações.

Todos os mais Estados da Europa, que devem ao Commercio a sua existencia, e consideração politica, advertindo nos inconvenientes a que he sujeita a administração da justiça, quando o direito das partes se deixa á arbitraria discrição dos Juizes, tem feito as suas Ordenanças sobre materias mercantis, appropriadas á natureza da sua Constituição. Como porém tudo o que toca á Navegação, e Commercio, he regulado pelo

Direito das Gentes, e fundado ſobre os meſmos principios da reciproca utilidade dos povos commerciantes, a Legislação dos differentes Paizes he neſta materia coherente nos artigos eſſenciaés, como ſe póde ver, comparando-ſe os diverſos Codigos maritimos, que preſentemente exiſtem.

Sobre todos os Regulamentos he particularmente attendivel o que promulgou a Imperatriz da Ruſſia Catharina II. A ordem, clareza, e juſtiça das determinações que alli ſe vem, o conſtituem modélo digno da imitação dos outros Eſtados, que não tem ainda feito methodica Legiſlação ſobre eſta materia.

A Nação Portugueza, que ſempre produzio grandes engenhos em toda a eſpecie de Literatura, tambem conta Authores de merecimento nos eſtudos de Juriſprudencia. Entre eſtes póde-ſe enumerár com honra o Juriſconſulto Santerna, que eſcreveo ſobre o contrato do Seguro. A ſua Obra he citada com reſpeito pelos Sabios eſtrangeiros, que eſcrevêrão ſobre materias mercantis. Vem incorporado o Tratado latino daquelle Author na Obra de Stracha de Mercatura, pag. 796. Igualmente o noſſo Praxiſta Pereira ſe faz recommendavel por ſubminiſtrar alguns conhecimentos relativos aos Uſos, e Coſtumes do Reino nas cauſas do Commercio, e queſtões ſobre Seguros.

Ainda que nas Ordenações do Reino, e ultima Compilação Filippina não ſe ache veſtigio de legislação, e pratica daquelle Contrato, com tudo, ſendo os Portuguezes de tanta induſtria, e da-

dados a todo o trafico mercantil, o uſo deſte ramo de Commercio deve neceſſariamente ter ſido antigo, poſto que ſe não poſſa aſſignar preciſamente o tempo da ſua introducção, ou frequencia. A verdade he que muito antes do anno de 1684 já havia huma Caſa de Seguros em Lisboa; pois ſe acha neſſe anno eſtabelecida Legislação relativa á boa ordem, e effeitos civís deſte contrato, prohibindo-ſe o celebrar-ſe fóra da Caſa de Seguros, e ſem a mediação de Corretores. Em 1688 ſe tomou Aſſento na Caſa da Supplicação, permittindo-ſe inſerir-ſe nas Apolices a *clauſula depoſitaria*, para não poderem as partes, em virtude della, ſer ouvidas, ſem primeiro depoſitarem a quantia da queſtão. (1)

O Senhor Rei D. Joſé, de glorioſa memoria, tendo legislado ſobre quaſi todos os mais importantes ramos da Adminiſtração da Juſtiça, e Economîa politica, tendo promovido por muitos meios o Commercio Nacional, tambem eſtabeleceo huma Companhia de Seguros debaixo do nome de *Companhia Permanente*, e lhe deo Capitulos para ſua direcção, que ſe achão confirmados pelo Alvará de 11 de Agoſto de 1791.

Não obſtante porém eſtes ſoccorros, não ſe póde deixar de reconhecer, que a Legislação patria he muito limitada para decidir todas as queſtões judiciaes ſobre eſte objecto. Entretanto pois, que ſe eſpera neſte Governo Regimento para as Companhias de Seguro, e Decisões dos Tribuna-

(1) Vid. Appendix no fim deſte Trat.

naes, ſegundo ſe annuncia no dito Alvará de 11 de Agoſto de 1791, talvez não ſeria inutil ao público offerecer em lingua nacional ao Corpo mercantil huns Elementos de Doutrina ſobre o contrato do Seguro, e outras materias concernentes, que tanto intereſsão não ſó as eſpeculações do Commercio, e intereſſes dos Negociantes, ſenão tambem á tranquillidade dos Tribunaes, e boa ordem na adminiſtração da juſtiça; ſendo inqueſtionavel, que por falta de conhecimentos em materia tão importante, e quotidianamente frequentada nas Praças, celebrão-ſe muitos contratos de Seguro ſem as cautelas neceſſarias, ou com artificios illegitimos: de que reſultão innumeraveis perjuizos, e litigios, que tanto arruinão os Negociantes, e alterão aquella boa fé mercantil, que he a mais firme baſe da proſperidade, e credito nacional.

Além de que, nas cauſas de Seguro he entre nós eſtilo na primeira inſtancia fazer-ſe a decisão ſummariamente por Arbitros, eſcolhidos da claſſe dos Commerciantes, a aprazimento das partes; e dados os ſeus arbitramentos, o Provedor dos Seguros julga, pelo acordo da maioridade, proferindo ſua Sentença proviſoria, a que logo ſe deve dar execução, poſto ſe appelle para o Juizo definitivo da Real Junta do Commercio, como ſe acha determinado por huma Decisão da meſma Real Junta de 18 de Janeiro de 1796. Importa pois muito, que os que tem á profiſsão mercantil ſejão verſados nos principios

the-

theoreticos do contrato do Seguro; para que havendo de fazer as funções de Juizes Arbitros, poſsão encher a ſua commiſsão com intelligengia, e decóro; pois em muitos caſos tem de encontrar difficuldades, que para ſe reſolverem, faz-ſe indiſpenſavel não mediocre conhecimento de complicadas queſtões de Juriſprudencia Maritima, que involvem o Direito público da Európa, como são as que dizem reſpeito a prezas, portos bloqueados, detenção, ou embargo de Principes, e Potencias independentes, Bandeiras neutras, &c.

O preſente trabalho não he deſtinado para os Sabios, que conſultão as fontes originaes; he ſó dirigido á generoſa mocidade Portugueza, que cultiva o Commercio, e procura inſtruir-ſe elementarmente nas materias da ſua profiſsão, a fim de poder exercella com diſcernimento, e proveito; não ſe precipitando, por inexperiencia, a fazer convenções mercantis, ou inuteis, ou ruinoſas, quando trata de pôr os ſeus capitaes circulantes livres dos perigos dos tranſportes maritimos, a cuja indemnização particularmente tende o contrato do Seguro. A materia, ſendo de tão grande importancia pratica, he não menos digna de exercer a curioſidade eſpeculativa de principiantes emprehendedores, para que nas ſuas eſpeculações caminhe de igual paſſo a theoría, a juſtiça, e á utilidade.

Tendo indicado os Authores capitaes neſta materia, ſeria alheio da razão penſar-ſe; que na eſ-

eſtreiteza de hum Tratado Elementar ſe deverião abſorver, e exhaurir todas as queſtões concernentes: pela meſma razão não exemplifiquei as regras com caſos praticos, ſegundo o methodo ordinario; pois muito ſe avolumaria o preſente trabalho contra o ſeu deſtino, e ſem neceſſidade.

A attenção com que o público recebe as producções literarias de algum preço, ſendo o ineſtimavel premio de todo o Cidadão, que ſe apraz de ſer util ao Eſtado, preſtando-lhe algum ſerviço permanente, me impellio a propôr na preſente diſpoſição methodica o que achei de mais intereſſante, e inſtructivo na Juriſprudencia dos Seguros. Se eſta tenue offerta não deſmerecer o acolhimento, e favor Nacional, ſendo o zelo patriotico que me anima, ſuſtentado pela eſperança da benignidade pública, farei esforços por deſempenhar, de alguma maneira, por trabalhos do meſmo genero, o tributo de gratidão, e fidelidade, que cada hum deve a ſeu paiz. Poſſa eſte preludio da ſciencia do Commercio correſponder á pureza das intenções com que foi delineado! Poſſa accelerar a publicação de hum Codigo Maritimo, que contenha os principios ſolidos deſta Juriſprudencia univerſal, que, pela ſua juſtiça, e exacção, concilie o intereſſe do Eſtado com a utilidade reciproca do Negociante Nacional, e Eſtrangeiro; firmando ſobre immoveis baſes o credito, e proſperidade pública, para ſe amplificar ſem limites a confiança de todos os paizes que tiverem com eſtes Reinos relações de

Com-

Commercio, e poder-ſe em honra do Governo dizer-ſe com ſegurança: *Non erit alia res Romæ, alia Athenis, alia nunc, alia poſt hac; ſed apud omnes gentes, & omni tempore, una eademque lex obtinebit.*

PAR-

PARTE I.

Da Formação do Contrato do Seguro.

CAPITULO I.

Da Divisão generica do Contrato do Seguro.



OMPREHENDENDO-SE aqui os uſos, e coſtumes de todas as Nações Commerciantes, (1) póde-ſe conſiderar como materia do Contrato do Seguro toda a propriedade, que tem perigo de deteriorar-ſe, ou perder-ſe, aſſim no tranſporte de hum lugar para outro, como na conſervação della em lugar determinado, e permanente. Daqui naſce a divisão generica de *Seguro maritimo*, e *Seguro terreſtre*; pois ſe podem ſegurar não ſó os effeitos, e quaeſquer bens circulantes, que ſe tranſportão por mar, ou rios navegaveis, ſenão tambem os que ſe traſpaſsão por terra para algum lugar deſtinado, e ainda os que ſe achão guardados, ou fixos nas caſas, e fundos territoriaes, que são ſujeitos aos perigos do fogo, invasão de inimigos, e outros infortunios extraordinarios.

Tambem em alguns paizes ſe coſtuma ſegurar a vida dos homens, e das beſtas, ainda quando não são ex-

(1) Wesket verb. *Inſurance.*

expoſtas aos perigos da navegação. Igualmente ſe coſtumão ſegurar quaeſquer rendimentos, e avantagens pecuniarias, dependentes da exiſtencia de alguma peſſoa, ou ainda a ſimples eſperança de alguns lucros contingentes, como das loterias. Eſtes Seguros pertencem tambem á claſſe dos Seguros terreſtres, e de cada hum delles ſe tratará em ſeu diſtincto Capitulo.

Como o Seguro maritimo, pela multiplicidade dos objectos, he mais complicado, que o que ſe faz das couſas, que eſtão, ou circulão em terra; e os principios geraes, por que ſe regula, são applicadas a eſtoutro, primeiro trataremos daquelle, que unicamente recahe ſobre propriedades expoſtas ás contingencias, ou perigos do mar.

CAPITULO II.

Da natureza, e objecto do Seguro maritimo.

ALguns Authores definem o Seguro hum *contrato de indemnidade* contra os perigos do mar; (1) mas por eſte modo apenas ſe deſigna o fim do contrato, não ſe declarando as ſuas differenças eſpecificas. (2) Será pois neceſſario propôr huma definição delle, que ſubſtancialmente comprehenda todos os principios, de que ſe deriva a doutrina dos Seguros.

O Seguro maritimo, civilmente conſiderado, he hum contrato, ou convenção de hazar, (3) pelo qual tomando alguem a ſeu cargo, por preço certo, o riſco de alguma couſa, que eſtá em commercio, e he expoſta á navegação, ſe obriga a indemnizar a quem o requer, e

---

(1) Park. Cap. 1. Magens. An Aſſay on Inſurances.

(2) Vide John Millar, pag. 1. (3) Baldaſſeroni Aſſecuraſioni Maritime. Part. 1. Tit. 2.

e tem nella intereſſe, do real valor das perdas, acontecidas por fortuna do mar, conforme as juſtas condições em que ſe acordarem.

Chama-ſe *Segurador* o que toma a ſeu cargo os riſcos maritimos, e promette a indemnização, no caſo de perda. *Segurado* o que eſtipula em ſeu beneficio, ou de outro, a meſma indemnização. *Siniſtro* qualquer ſorte de infortunio, acontecido na navegação, de que reſulta a perda total, ou quaſi total, da couſa ſegurada, excedendo a metade do ſeu valor; no que ſe diſtingue da *Avarîa*, que não he mais do que hum damno parcial da couſa ſegurada, que não paſſa da metade do valor da meſma. *Premio* o preço, que o Segurado offerece ao Segurador, a fim de o reſolver a tomar ſobre ſi as conſequencias dos riſcos, que ſe receião. *Riſco* a contingencia, ou perigo de deterioramento; ou perda que corre, ou ſe preſume correr, a couſa ſegurada, antes que chegue ao lugar do deſtino. *Fortuna do mar*, todo o caſo extraordinario, e infeliz, ſobrevindo por accidente, ou força maior no curſo da viagem que produz, ou dá occaſião a perda total, ou parcial de couſa que ſe ſegurou.

O Seguro maritimo ſe diz hum *contrato de hazar*, porque elle pertence á claſſe dos contratos, que em Direito ſe chamão *Aleatorios*, e ſe aſſemelhão ao jogo, por correr-ſe o perigo de alguma boa, ou má ſorte, como, por exemplo, quando ſe compra por hum certo preço o lanço da rede no mar, na contingencia, ou riſco de ſer lucrativo, ou perjudicial ao comprador. Eſtes contratos ſe conſiderão legitimos, todas as vezes que os contrahentes fazem o ſeu ajuſte em boa fé, eſtando ambos em igualdade de condição, tendo aſſim a meſma eſperança de lucro, como o meſmo receio de perda, ſendo huma, e outra couſa contingente, iſto he, dependente de acontecimento incerto, que não eſtá em

poder de algum delles prever, e menos ainda fazello favoravel, ou damnoſo.

Eſte contrato tem igualmente grande analogia com o contrato da compra, e venda. O Segurado ſe póde conſiderar como o vendedor do riſco, e o Segurador como o comprador delle por hum certo preço, a que ſe dá o nome de *Premio*; pois eſte não he outra couſa mais do que o preço do riſco maritimo. Por iſſo aſſim como no contrato da compra, e venda a convenção he nulla, quando não exiſte a couſa vendida; aſſim também caduca o Seguro, logo que ſe moſtra, que a couſa ſegurada não corrêra riſco algum do mar.

Aquelle premio do Seguro, ou preço do riſco da navegação, deve ſer certo, iſto he, fixo, e determinado pela convenção do Segurador, e Segurado, ao tempo do contrato, e aſſignatura da Apolice; pois o temor do damno, e a incerteza do ſucceſſo final da navegação, he o que juſtifica o meſmo contrato; e ſe a taxa, e ajuſte do premio ſe guardaſſe para o tempo ou da ceſſação dos riſcos, ou da verificação do ſiniſtro, dar-ſe-hia lugar a interminaveis diſputas, que convem ſer atalhadas logo no principio.

Para ſer racionavel o meſmo premio, deve eſte proporcionar-ſe, aſſim á grandeza, probabilidade, e imminencia do perigo que ſe receia, como á longitude, difficuldade, e outras circumſtancias da viagem. Com tudo, como ſobre iſſo he impraticavel dar-ſe regra fixa, o juizo geral da Praça ſobre os riſcos communs de qualquer viagem eſpecifica, he o que coſtuma regular o premio nos caſos ordinarios; porém em tempo de guerra, havendo más novas, ſendo a viagem longa, o tempo de inverno, ou exiſtindo outra circumſtancia, que augmenta o riſco, como a avaliação delle fica inteiramente fóra da esfera da prudencia humana, e a grandeza do perigo, muitas vezes fantaſtico, meramente de-

depende do imaginario conceito, que fórma o Segurador; em tal caso a convenção das partes na quota do premio he sempre justa, posto que essencialmente arbitraria.

Os riscos da navegação ou são reaes, ou ideaes. Os *reaes* são os que verdadeiramente pendem, e tem de correr a cousa segurada, quando ou se vai a expôr aos perigos do transporte maritimo, ou já se acha actualmente exposta ao tempo, em que se firma o Seguro; pois este se póde requerer, e ultimar ou antes, ou depois de sahir o Navio, ou Embarcação do porto, e ainda antes de serem os effeitos levados a bordo, segurando-se até os riscos do embarque dos mesmos.

Os riscos *ideaes* são os que se receião na occasião em que se diligencea, e se conclue o Seguro; e isto acontece, quando ao tempo do contrato, a cousa de que se pedio o Seguro, ou se acha perdida, ou já salva no porto do destino; mas tanto o Segurador, como o Segurado ignorão a sua sorte, e presumem ainda correrem os riscos do mar. Em ambos estes casos subsiste o Seguro pela boa fé de ambas as partes, huma vez que estejão em absoluta incerteza do estado, ou exito final da navegação; com tanto que não haja meio de serem disso informados com verdade, e tenhão no acto de Seguro declarado quaesquer noticias que recebêrão, ainda as de simples rumor público; porque não o fazendo, o contrato he nullo, em razão da fraude, como se mostrará quando se tratar dos Seguros, que se fazem sobre boa, ou má nova, ou com a clausula *perdido, ou não perdido.*

Só as cousas que estão em commercio podem ser materia do Seguro; e por isso quando ou o Direito das Gentes, e Lei geral das Nações civilizadas, ou os Regulamentos particulares de qualquer Estado, tem posto fóra do Commercio certos generos, declarando-os prohi-

hibidos, e de contrabando no tempo de paz, ou de guerra, ou a prohibição ſeja geral, ou reſtricta a alguns paizes, ou portos, o Seguro feito deſſes generos, ou para eſſes lugares, tomados dentro, ou fóra da Nação, não ſubſiſte.

A couſa ſegurada deve exiſtir, e ſer expoſta aos riſcos da navegação; porque, não exiſtindo, falta o corpo, e materia, ou ſubſtancia do contrato; e não ſe correndo riſco algum, por não ter ſido a couſa ſegurada expoſta á navegação, não ſó falta a cauſa, ou motivo do meſmo contrato, mas tambem o titulo, pelo qual o Segurador tem direito de exigir premio equivalente, e o Segurado a indemnização eſtipulada; pois aliàs viria hum a ter commodo com damno de outro, ſem nenhum receio de perda, o que não ſoffre a juſtiça; pois com ella he incompativel toda a deſigualdade de condição entre os contrahentes.

Pelo que, ſe, depois de effeituar-ſe o Seguro, ſe moſtra não ter ſido embarcada a couſa que ſe ſegurou no identico Navio, ou Embarcação, que na Apolice ſe declarou correrem-ſe os riſcos; ou ſe depois de embarcada conſta que fora extrahida para terra, ou que ſe baldeára para outro Navio, ou Embarcação de igual, ou maior qualidade, e força, deſtinada para qualquer viagem, e porto, ainda acontecendo tudo iſto por facto, e culpa do Segurado, o Seguro caduca, de ſorte que nem o Segurado póde pedir indemnidade, no caſo de ſe ter perdido o Navio deſignado na Apolice, nem o Segurador tem direito de exigir o premio do ajuſte, não o havendo já recebido, ou de retello, havendo já ſido pago; antes he obrigado a retornallo, deduzindo tão ſómente meio por cento por mez do eſtilo da Praça pela ſua aſſignatura, como mais amplamente ſe moſtrará, quando tratarmos do que ſe chama *Storno* do Seguro.

O Segurado por ſi, ou ſeu commettente, deve ter intereſſe na couſa que faz ſegurar, para no caſo de ſiniſtro, ter direito de pedir indemnização; pois do contrario ſe daria occaſião a muitas fraudes, e malfeitorias, como em ſeu lugar ſe moſtrará. Pelo meſmo fundamento eſta indemnização ſó ſe póde requerer, não de hum valor ficticio, ou exaggerado, mas tão ſómente até a concurrencia do real valor, que tinha a couſa ao tempo, em que ſe começárão a correr os riſcos; porque ſeria contra a natureza, e fim do contrato, que o Segurado pertendeſſe ſer indemnizado de mais do que verdadeiramente houveſſe perdido.

O contrato do Seguro admitte todas as condições, em que ſe acordarem o Segurador, e Segurado; com tanto que ſejão juſtas, iſto he, que nem ſe opponhão á natureza do contrato, nem á Lei geral das Nações, nem aos Regulamentos civís dos paizes, em que he celebrado, ou em que deve ter o ſeu effeito, pois as Leis não ſe podem derogar pelos factos, e convenções dos particulares.

Entendem-ſe por *condições* quaeſquer clauſulas, que as partes entre ſi expreſſamente eſtipulão, ou em que ſe preſumem conſentir em onus, ou proveito reciproco, poſto não ſejão incorporadas no contrato. Ellas formão as leis do meſmo contrato, e obrigão os contrahentes pelo ſeu livre conſentimento a preencherem aquillo a que ſe compromettêrão. Taes condições não ſe devem já mais conſiderar inuteis, e meramente enunciativas, mas ſim eſcritas com prudencia, e deliberação, como em negocio muito ſério, e de conſequencia. O effeito das condições he, que ſe ſe moſtrarem não verificadas por alguma das partes, a outra póde reſilir da ſua obrigação, não cumprindo aquillo a que ſe tinha ſujeito.

He neceſſario advertir, que aquellas condições, ou garantias, humas são claras, e expreſſas, outras tacitas,

e

e ſubentendidas: aquellas dependem da eſpecifica declaração, e mutuo conſentimento das partes; eſtas são as que ſe preſumem conſtantemente annexas pela Lei, e eſſencia do contrato.

As condições expreſſas são v. g. que a Embarcação, em que ſe corre o riſco, he de tres maſtros; que ſahirá em Comboi, que he armado em guerra, que tem certo numero de peſſoas de equipagem, que partirá em certo tempo determinado, &c. Deſtas condições podem ſer tantas quantas requerer o intereſſe das partes contrahentes.

As condições ſubentendidas são, por exemplo, que a couſa ſegurada ſeja expoſta aos riſcos maritimos; que tenha o real valor declarado na Apolice; que a Embarcação he capaz de fazer a viagem projectada, não tendo vicio intrinſeco, que a conſtitua innavegavel; que com effeito ſe verifique a ſua partida para o lugar do deſtino, ſem deſvairar da derrota; que o Segurado por ſi, ou pela peſſoa do ſeu commettente, tenha intereſſe na couſa ſegurada; que haja declarado com fidelidade, e exactidão aos Seguradores todas as circumſtancias que podem alterar a idéa do riſco, e influir na aceitação, ou recuſação do Seguro.

Sobre tudo deve notar-ſe, que a boa fé, ſendo a baſe de todos os contratos, he ainda mais rigoroſamente indiſpenſavel no do Seguro maritimo; por quanto os Seguradores não coſtumão fazer inveſtigações ſobre o caracter do Segurado; nem no expediente do Commercio, e celeridade das ſuas operações, ſeria iſſo praticavel, ou decoroſo. Por eſta cauſa faz-ſe indiſpenſavel, que elles repouſem illimitadamente na probidade do Segurado, e ſigão a ſua fé, não preſumindo já mais, que elle tenha intenção de ſurprender a ſua ſinceridade, a fim de enganallos, e perjudicallos.

Em attenção a iſto, os Seguradores são nos Tribuna-

naes de Juſtiça, conſiderados a certos reſpeitos, como pupillos, para ſerem ſoccorridos todas as vezes que podem provar algum genero de má fé dos Segurados, ficando logo não ſó deſcarregados da obrigação, a que ſe havião ſujeito, ſenão tambem com o direito de haverem contra elles maior ſatisfação de juſtiça, quando a fraude he de natureza atroz, e digna da ſeveridade das Leis.

Do expoſto he evidente: 1.º Que o fim do Seguro maritimo não he o lucro, mas tão ſómente a indemnização do Segurado, quanto ao capital que ſegurou. 2.º Que eſte contrato fora inſtituido, e he protegido pelas Leis, unicamente para o bem geral do Commercio, e não para os que não tem directo intereſſe nas tranſacções mercantis. 3.º Que elle he deſtinado para beneficio dos Commerciantes, que arriſcão no mar os ſeus capitaes; e não para os que não expõem os ſeus fundos aos perigos da navegação. 4.º Que eſte contrato he eſſencialmente condicional de ambas as partes. A obrigação do Segurado de pagar o premio ſó ſe verifica, ſe a couſa ſegurada foi expoſta aos riſcos da navegação; e a obrigação do Segurador de indemnizar o Segurado ſó tem a realidade, quando ſe moſtra o Seguro feito em regra, e acontecido o ſiniſtro caucionado na Apolice. Neſtes principios ſe comprehende toda a doutrina dos Seguros, nas ſuas ainda mais remotas conſequencias; porém para ſerem ſatisfactoriamente deſenvolvidas, ſerá neceſſario diſcutir as materias com ordem nos Capitulos ſeguintes.

CAPITULO III.

Das especies dos Seguros maritimos.

OS Authores costumão distinguir duas especies de Seguros : a primeira he a que chamão o *Seguro propriamente dito*, e que só merece o nome de contrato de Seguro maritimo, que he o que temos explicado no antecedente Capitulo; outra he o *Seguro improprio*, e póde ser feito em tres maneiras. (1) 1.° Por modo de aposta, ou jogo de parar, quando algum promette a outro certa quantia, se hum tal determinado Navio chegar a salvamento a certo porto, sem que nenhuma das partes apostantes tenha interesse real no mesmo Navio, e sua carregação. 2.° Quando o Segurado, posto que tenha algum interesse, com tudo elle he avaliado em preço fixo, mas não correspondente ao verdadeiro valor da cousa que segurou, e a que deo huma estimação arbitraria, e exaggerada. 3.° Quando se faz o Seguro com o pacto expresso de renunciar-se a prova da carregação, do risco, e do valor, pondo-se a clausula *valha, ou não valha*; *interésse, ou não interésse*; *fundo, ou não fundo*; ou sobre lucros imaginarios, e proveitos esperados.

A essencial differença entre huma, e outra especie de Seguro, he que no *Seguro propriamente dito*, o Segurado não póde, no caso de sinistro, exigir indemnidade, sem que simultaneamente se verifiquem tres requisitos. 1.° A existencia, e exposição da cousa segurada aos perigos do mar. 2.° O interesse que nella tenha o Segurado. 3.° O seu real valor. Estas condições sempre se presumem inherentes ao contrato, posto que não

(1) Baldas. Part. 1. Tit. 2. parag. 7.

não ſe declarem na Apolice. Porém no *Seguro improprio*, nos paizes em que he tolerado, baſta provar-ſe a exiſtencia do ſiniſtro, para ter lugar a ſatisfação da quantia ſegurada.

Eſte ultimo Seguro he muito antigo, e tem ſido frequentado nos mais célebres Emporios da Europa; porém depois as Nações mais illuminadas, conſiderando que ſemelhantes Seguros, e clauſulas extravagantes, que nelles ſe inxerião, erão alheias da natureza do contrato, e ſó ſervião de encubrir mil fraudes, prohibírão abſolutamente o ſeu uſo; e os declarárão nullos, e de nenhum effeito; o que mais circumſtanciadamente ſe exporá em lugar competente, quando tratarmos dos Seguros, que os Authores Inglezes chamão *Wager-polices*, ou Seguros por modo de apoſta.

CAPITULO IV.

Do que he neceſſario para a validade do contrato do Seguro.

O Conſentimento das partes he a fórma intrinſeca de todo o contrato; (1) e por tanto he tambem a condição eſſencial para a validade do Seguro. Todas as vezes pois que ſe moſtra, que a intenção, e vontade do Segurador, e Segurado não coincidírão expreſſa, ou ao menos virtualmente no meſmo objecto, e circumſtancias, não ſe póde conſiderar coexiſtente o reciproco conſentimento das partes; e o Seguro em conſequencia caduca.

Diz-ſe *ao menos virtualmente*; porque como neſte contrato ſe ſuppõe, que as partes procedem na mais apurada boa fé, e elle tem por fim ultimo o bem geral

(1) Millar pag. 29. Baldaſ. Tit. 4. Emerig. Cap. 2.

ral do Commercio, ao qual se não deve contrapôr a utilidade particular dos contrahentes, sempre se lhe presumem annexas certas condições tacitas, que he o mesmo que virtualmente conteudas, segundo já se explicou no fim do Cap. II.

Pelo que se, v. g. o Seguro se fez sobre certo Navio, e viagem especifica declarada na Apolice; se se designou a pessoa do Capitão; se se declarou o porto do destino, sem inxerir-se na Apolice clausula de liberdade para subrogar-se outro Capitão, e poder-se fazer escala, ou arribada a diverso porto, a não ser em caso de necessidade, o Segurador cessa de ser obrigado, acontecendo o sinistro, logo que se provar que se mudou de Navio, de viagem, de derrota, de Capitão, de porto, ou que se alterou outra circumstancia, sobre que as partes havião convencionado expressamente; pois em todos estes casos, e outros semelhantes, o Segurador póde dizer, que na assinatura da Apolice não tivera em vista taes mudanças, nem consentíra nellas, e que a sua intenção fora o obrigar-se precisamente, segundo a letra, e termos do seu ajuste.

Do mesmo modo se o Navio, sobre que se havia de correr o risco, tinha vicio intrinseco, que o constituia innavegavel; se os bens segurados erão de contrabando, de inimigos, ou de subditos de Potencia, que estivesse em guerra, (não se declarando esta circumstancia ultima) o Segurador he isento da responsabilidade; porque póde dizer, que acceitára o Seguro na boa fé de que este fora feito em regra, sem opposição á natureza do contrato, ao Direito das gentes, e ás Leis do paiz; por serem estas as condições essencialmente inherentes ao contrato, e que sempre se presume que as partes as considerão, e nellas tacitamente convem.

Para o consentimento das partes produzir no Seguro obrigação natural, e civil, he necessario que copula-

tivamente concorrão tres requisitos. 1.° Que seja livre não só de força, e de fraude, mas tambem de erro em cousa substancial, que altere a idéa do risco, ou da materia, sobre que elle corre. 2.° Que recaia sobre cousa, que tenha sido exposta aos perigos maritimos, e cujo Commercio não seja prohibido pela Lei das Nações, ou dos respectivos paizes do Segurador, e Segurado. 3.° Que seja expresso em Apolice mercantil, registada na Casa dos Seguros. Faltando qualquer destes requisitos substanciaes, o Seguro he nullo, e nenhuma das partes póde ter acção em Juizo contra a outra.

Como a fraude, e o erro póde diversamente alterar o consentimento das partes; e para bem se conhecerem os differentes modos, por que influe na invalidade do Seguro, seria necessario illustrar esta materia com variedade de exemplos, mostraremos em lugar proprio o como elle se annulla, quando a fraude, e o erro intervem, ou dá causa ao contrato.

CAPITULO V.

Das Apolices de Seguro.

A Apolice he huma especie de Instrumento público, pelo qual se celebra, e firma o contrato do Seguro. (1) He parte impressa, para maior facilidade, e expediente do Commercio, (2) contendo as clausulas mais geraes, e ordinarias que se costumão estipular entre o Segurador, e Segurado; parte manuscripta, por haver nella consideravel espaço em branco, a fim de se escreverem ahi as clausulas, e condições particulares, em que se ajustão os mesmos contrahentes, nas quaes até po-

(1) Park Cap. 1. Baldas. Part. 1. Tit. 6. 7. e 8.
(2) Wesket verb. *Policy*.

podem derogar as mesmas clausulas, e condições impressas, com tanto que não se perverta a natureza, e fim do contrato, nem se obste ás Leis.

A importancia do Seguro, e a singularidade das obrigações que elle produz, tem em quasi todos os Estados commerciantes feito estabelecer a regra que a Apolice he essencial á sua validade. Em quanto ella não he subscripta, isto he, assignada pelos Seguradores, a convenção não se considera ultimada, e tem lugar o arrependimento, e distrato, segundo o rigor de Direito, e quanto para acção civil; ainda que (segundo a delicadeza, e exactidão mercantil entre Negociantes de honra) basta a palavra reciprocamente dada entre o Segurador, e o Segurado, ou Corretor, para não se poder reclamar o ajuste, em que huma vez se conveio.

He circumstancia particularissima do contrato do Seguro, que no escrito do mesmo contrato, ou Apolice, não se assinão ambas as partes, mas tão sómente os Seguradores; e he só o Segurado o que escreve as clausulas, e condições do Seguro; e huma vez que sendo propostas ao Segurador, este as acceita subscrevendo, isto he, assinando a Apolice, o contrato fica perfeito, e consummado com a sua assinatura; e não póde ser dissolvido, ou alterado, ainda na menor cousa, sem consentimento dos contrahentes. Por esta razão em Inglaterra os Seguradores são chamados com a especifica denominação de Underwriters, que quer dizer *Subscritores*; pois pela sua subscripção, ou assinatura he que se considera ultimado o ajuste.

He de advertir; que as clausulas, ou condições manuscriptas na Apolice, não sendo contrarias ás Leis, são as que decidem da vontade dos contrahentes, e qualidade do contrato; de sorte que devem prevalecer a todas as clausulas contrarias, que se achão impressas, devendo-se estas á vista daquellas julgar não existentes.

Con-

Convem por isso que sejão propostas com clareza, pára se evitarem futuras dúvidas, e excluirem-se interpretações arbitrarias.

Em quasi todos os paizes commerciantes tem-se adoptado differentes formularios impressos de Apolices, segundo a diversidade dos objectos principaes de Seguro, o que sem dúvida he muito commodo ao Commercio, e contribue para dar mais clareza ao contrato; sendo evidente, que huma norma invariavel da Apolice não póde bastar para exprimir tantas, e tão diversas combinações, que podem influir na vontade das partes sobre o ajuste do Seguro. Por isso nas principaes Praças da Europa ha grande variedade de formulas de Apolices: ha huma para se fazer o Seguro tão sómente do corpo, ou casco, e apparelhos do Navio; outra para o Seguro da carga; outra para o de dinheiro dado a risco, ou cambio maritimo; outra para o Seguro de vida; outro para o de loterias, &c.

Importa muito aos Negociantes conhecer as differenças das Apolices, que se usão nas Praças de Commercio; porque posto os costumes, e formulas particulares dos differentes paizes não tenhão applicação necessaria fóra do lugar, para que forão estabelecidas, com tudo, como a extensão, e a variedade do Commercio empenha os Negociantes a formarem Seguros em paizes estrangeiros, he-lhes indispensavel o conhecimento das Apolices usadas nas differentes Praças, para emprehenderem as suas especulações com a intelligencia necessaria ao bom exito das mesmas.

As Apolices são de dous generos: humas se dizem Apolices *avaliadas*; outras Apolices *abertas*. Nas Apolices avaliadas a propriedade segura he logo estimada por convenção das partes em hum valor fixo, ao tempo em que se faz o Seguro, obrigando-se no caso de sinistro a satisfazerem immediatamente a importancia

se-

ſegurada, independente de qualquer avaliação, ou prova judicial da quantidade do ſeu valor. As Apolices *abertas* são as em que ſe não faz menção do valor da propriedade ſegurada; e por tanto havendo perda, he neceſſario que o Segurado prove a exiſtencia, e a exacta quantidade do meſmo valor, regulando-ſe pela commum eſtimação da Praça, ao tempo em que ſe principiárão a correr os riſcos.

Suppoſto o eſcrito não ſeja da eſſencia dos contratos, pois eſtes ſubſiſtem pelo reciproco conſenſo, e boa fé das partes, com tudo, para diminuição de demandas, certeza, e brevidade das provas, e apartamento das fraudes, e falſidades, he eſtabelecido pelos Regulamentos de Marinha das Nações Commerciantes, que o contrato do Seguro para produzir acção em Juizo, não ſó ſeja reduzido a eſcrito, ou Apolice aſſinada pelos Seguradores, ſegundo os modélos, ou formulas impreſſas, authorizadas pela Lei do paiz, ſenão tambem que ſeja regiſtada por Notario, ou algum Official público, particularmente deſtinado para os negocios, e cauſas mercantis.

Iſto meſmo tem ſido ordenado neſte Reino, debaixo de pena de nullidade dos Seguros, como ſe vê dos Capitulos do eſtabelecimento da Caſa dos Seguros, propoſtos, e approvados no Reſtabelecimento da Caſa em 1758, e authorizados pelo §. 3. do Alvará de 11. de Agoſto de 1791.

Por cuja cauſa qualquer Apolice, tendo ſido em devido tempo regiſtada pelo Eſcrivão dos Seguros, fica logo com a força de Eſcritura pública, e tem o vigor da execução apparelhada, para ſe poder em virtude della proceder em Juizo a compulſoria immediata dos Seguradores; e para que tambem ſeja livre a todos, que tiverem intereſſe, tirar Certidões das ditas Apolices, bem como de qualquer outro inſtrumento público.

CA-

CAPITULO VI.

Dos requiſitos da Apolice.

PAra que o Seguro ſeja celebrado com as formalidades legaes, e clauſulas neceſſarias, deve a Apolice ſer feita com a mais eſcrupuloſa verdade, e boa fé, declarando-ſe o ſeguinte.

I.

O nome das partes contrahentes, iſto he, do Segurador, e Segurado; e ſendo o Seguro por conta de outro, indicando-ſe o nome, e domicilio deſte, ou pela clauſula, *por conta de quem pertencer.*

II.

O nome, e Nação do Capitão, ou Meſtre da Embarcação, em que ſe corre o riſco, ſendo iſſo poſſivel, ao tempo da Aſſinatura da Apolice.

III.

O nome, e qualidade do Navio, ou Embarcação, ſendo tambem poſſivel.

IV.

A importancia da quantia ſegurada.

V.

A qualidade dos bens que ſe ſegurão, e principalmente ſendo de couſas liquidas, ou de facil deterioração, e corrupção, dando-ſe-lhe logo o valor fixo, ſendo poſſivel, por eſtimação convencional.

VI.

Os riſcos de que ſe requer o Seguro.

VII.

O principio, e fins dos meſmos riſcos.

VIII.

A viagem ſegurada, declarando-ſe o porto, ou

lugar da ſahida, e o do deſtino com as mais circumſtancias, que a fazem mais, ou menos arriſcada.

IX.

O premio, e condições do Seguro.

X.

O dia, mez, e anno em que a Apolice he aſſinada pelos Seguradores.

XI.

O Regiſto da Caſa do Seguro, ſendo a Apolice em papel ſellado, em conformidade á Diſpoſição noviſſima do preſente anno de 1797.

CAPITULO VII.

Das Partes Contrahentes no contrato do Seguro.

AS partes contrahentes no contrato do Seguro são propriamente o Segurador, e o Segurado; porém como muitas vezes o Segurado faz o Seguro ou como ſimples Commiſſario, e Procurador, por conta de outro, ou em qualidade de Corretor da Praça; para ſe conceberem idéas diſtinctas dos direitos reſpectivos de todas as peſſoas, que podem concorrer á celebração deſte contrato, pede a ordem que tratemos: 1.° dos Seguradores; 2.° dos Segurados Proprietarios; 3.° dos Segurados Commiſſarios, ou Procuradores; 4.° dos Corretores. (1)

CA-

(1) Emerig. Cap. 4. e 5. Baldaſ. Part. 1. Tit. 3.

CAPITULO VIII.

Dos Seguradores.

SEgundo o Direito Natural, (1) não ha repugnancia alguma de poder qualquer pessoa fazer as funções de Segurador, huma vez que tenha a livre administração dos seus bens; (2) pois sendo hum dos effeitos do dominio, e immediata consequencia do direito da propriedade, o poder cada hum dispôr dos bens, que lhe pertencem, como absoluto moderador, e arbitro do que he seu, não ha razão que obste a qualquer pessoa o tomar sobre si os riscos maritimos de bens alheios, da mesma maneira que o póde fazer dos proprios, sujeitando-se á contingencia dos lucros, ou perdas do capital. Reduz-se por tanto o exercicio deste direito a mero negocio da prudencia dos individuos, cujo interesse sem dúvida he mais capaz de os fazer circumspectos, e cautelosos nos seus tratos, que toda a providencia, e intervenção do Governo.

O que porém he licito por Direito Natural, não he sempre permittido por Direito Civil, que considera os homens ligados a certos deveres da Sociedade, onde o Soberano póde, por justos motivos, restringir o exercicio do dominio, e liberdade individual a termos conciliaveis com o interesse do público. Segundo este Direito, não podem ser Seguradores as pessoas, a que obstão ou as obrigações do proprio estado, ou a incompatibilidade do ministerio que exercitão, ou a expressa prohibição de alguma Lei positiva.

Por esta razão os Ecclesiasticos não podem ser Se-

(1) Baldas. Part. 1. Tit. 3. Emerig. Cap. 4. Sect. 1. e seg.
(2) Wesket verb. *Company. Society. Chamber* of assuranse. Royal Exchange-Company.

guradores ; porque pelo ſeu caracter, e eſtado lhes são eſtranhas quaeſquer negociações, e a Lei do Reino lhas prohibe expreſſamente na Ord. Liv. IV. tt. XVI. ; muito mais ſendo o Seguro hum ramo de commercio mui complicado, que exige aſſiduas applicações a couſas ſeculares ; o que repugna ás auguſtas funções do Sacerdocio.

Os Corretores, os Notarios, os Officiaes do Almirantado, Caſa, ou Camara dos Seguros, que intervem na diligencia, manejo, e regiſto das Apolices, e ahi tem parte como peſſoas públicas ; e finalmente todos os que, em razão de ſeu cargo, tem de ſer Juizes nas cauſas de Seguro, como os Deputados do Tribunal do Commercio, ou Almirantado, não podem ſer Seguradores, ou terem no Seguro qualquer eſpecie de intereſſe directo, ou indirecto ; porque para encherem os ſeus Officios, devem ſer peſſoas abſolutamente imparciaes.

A reſpeito dos Corretores ha ainda outra particular razão ; porque ſendo eſtes os depoſitarios, e directores da vontade das partes, e fazendo com as palavras, que fazem enxerir nas Apolices, a unica Lei da interpretação das meſmas vontades, he de juſta, e conveniente delicadeza, que elles não ſejão intereſſados em ſemelhante contrato, a fim de tolher-ſe toda a ſuſpeita de fraude, que he huma das excepções mais frequentes no contrato do Seguro. (1)

Todas as mais peſſoas, que não eſtão neſtas circumſtancias, não tem no noſſo Reino impedimento algum legal de aſſinarem Apolices como Seguradores, com tanto que ſejão feitas pelos Officiaes da Caſa, e ahi regiſ-

---

(1) Os Militares, Fidalgos, e Doutores, Officiaes de Marinha, e os Conſules das Nações tem juſta razão de ſerem excluidos de tomar Seguros. Vide Emerigon Cap. 4. Sect. 3. 4. 5. 6.

giſtadas. (1) Do contrario a Lei não aſſiſte ao Seguro, nem o contrato póde ter vigor em Juizo.

O eſtabelecimento das Companhias de Seguro, e o direito excluſivo, que ſe lhes tem concedido de aſſinar as Apolices, he quaſi univerſalmente adoptado em todas as Nações Commerciantes, e ſe funda em duas razões principaes.

A primeira he, porque, ſegundo os principios da antiga Economîa Politica, ſe conſiderava neceſſario que o Governo de qualquer paiz providenciaſſe a que ninguem fizeſſe abuſo do que era ſeu; a fim de ſe acautelar a ruina da fortuna dos particulares, naſcida da ſua imprudencia; e como nos Seguros ordinarios, o premio não tem proporção com o capital Segurado, não ſe podendo eſperar equilibrio entre o ganho, e a perda dos Seguradores, ſenão pela multiplicidade dos Seguros, e divisão do damno pelos intereſſados nas Companhias, he evidente a temeridade de qualquer que toma ſobre ſi hum, ou outro Seguro, cuja indemnização em caſo de ſiniſtro, o póde arruinar de todo. Pelo que parece conveniente tolher aos particulares a tentação de entrar por ſi ſó em huma qualidade de negocio, que he tão arriſcado, e deſigual, quando ſe não conſidera na maſſa collectiva de muitas tranſacções da meſma natureza, e eſſas effeituadas com a prudencia propria de quem ſe emprega em hum ſó genero de applicação, e trato.

A ſegunda razão he, porque a experiencia moſtrou, que muitos fazião oſtentação de fantaſticas riquezas, para com eſte preſtigio enganarem as peſſoas ſinceras, e deſacauteladas, que lhes hião ſegurar os ſeus bens, na illuſoria eſperança de ſerem indemnizados no caſo de ſiniſtro; e depois de acontecido eſte, apreſentavão-ſe fal-

(1) Pela Regulação da Caſa de Seguros de Lisboa os Negociantes Eſtrangeiros podem aſſinar Apolices nos termos do Cap. 2. da meſma.

fallidos, tendo antes recebido os premios com damno irreparavel dos Segurados. Para atalhar as perniciosas consequencias da facilidade, e indiscrição de huns, fraude, e malfeitoria de outros, se julgou ser de interesse geral do Commercio não se admittirem em Juizo, como válidos, senão os Seguros feitos em companhias de Negociantes do primeiro credito, e notoria opulencia, authorizadas pelo Governo.

Em Inglaterra deo-se esta providencia pelo Estatuto de George I. que transcreve Allan Park no seu Tratado de Seguros, Cap. I. pag. 5. Aquelle Estatuto era tão rigoroso, que não só annullava o contrato do Seguro, não sendo tomado por Companhia authorizada, senão que punia os contrahentes com a perda dos bens, e sommas seguradas. Com tudo, no progresso do tempo se mitigou o rigor desta Legislação, permittindo-se o poderem os particulares, por si, e pelas Companhias, serem Seguradores de quaesquer sommas, achando pessoas, que confiem na sua abonação, e credito; com a differença porém, que nos Seguros em mãos particulares, os Segurados não tem outra garantia, ou penhor da obrigação dos Seguradores, senão a honra dos mesmos para satisfazerem ao seu dever; mas não podem reclamar a protecção das Leis, nem intentar acção civil, para poderem demandar, ou serem demandados em Juizo por cousa alguma relativa a semelhante contrato.

No nosso Reino adoptou-se maior equidade; pois pelo Artigo 1. até o 7. dos Capitulos do Regulamento do Seguro, permitte-se a todos os Commerciantes Nacionaes, e Estrangeiros o assignarem Apolices, como Seguradores, com tanto que sejão feitas pelos Officiaes da Casa dos Seguros, e se tenhão assignado nos Livros do Registo da mesma Casa, por si, ou seus Procuradores, que ficaráõ sendo fiadores, e principaes pagadores de seus Constituintes; não assignando porém por conta de

Com-

Companhias, ou Casas de Seguro estrangeiras. E quanto á firmeza da responsabilidade dos mesmos Seguradores, dão-se as providencias, que se vem nos Artigos 8. até o 13.

Na Praça de Lisboa achão-se estabelecidas varias Companhias de Seguro: a denominada *Companhia Permanente*, a de *Caldas*, *Machado*, *Gildemeester* e *Companhia*, a de *Carvalho*, *Guillot*, a denominada *Boa-união*.

He com tudo notorio, que muitos particulares não interessados naquellas Companhias, tomão sobre si muitos Seguros, e de ordinario por premios mais favoraveis; e para eludirem a rigorosa obrigação da Lei, que prohibe os Seguros fóra da Casa, costumão assignar certas Apolices tambem impressas, que tem hum formulario particularmente feito para este fim, em que se obrigão a mandar fazer o Seguro fóra do Reino (o que a Lei não prohibe); e por este modo presumem as partes que se transforma licitamente o contrato do Seguro em simples Commissão, ou Mandato, para nesta qualidade ter lugar a competente Acção de Direito entre os contrahentes, isto he, a do Commissario, ou Mandatario, para vencer o premio convencionado, e do Commettente, que he o verdadeiro Segurado, para exigir-lhe a indemnização no caso de perda. (1) Porém he evidente, que semelhante artificio he feito em fraude da Lei, que prohibe tomarem-se os seguros fóra da Casa, sem serem ahi registados; e por tanto não poderião taes Apolices ter effeito coactivo contra a parte, que faltasse ao ajuste.

He porém inquestionavel, que posto dos Seguros assim feitos não deva, em rigor de Direito, resultar Acção civil, com tudo, não se póde duvidar que subsista sem-

(1) Vide no fim desta Obra a formula de taes Apolices.

ſempre a obrigação natural, que ambas as partes devem religioſamente cumprir, ſegundo a honra, e probidade mercantil, não tendo havido fraude, ou erro, quanto á ſubſtancia do contrato, ou qualquer das outras circumſtancias que o conſtituirião nullo, ainda que tiveſſe ſido celebrado na fórma, e ſolemnidade legal. A pontualidade de taes Seguradores he o mais nobre elogio da boa fé do Commercio, e a mais deciſiva prova do credito de huma Praça. Onde exiſtem Negociantes deſte quilate, e ſe multiplicão os Seguros particulares, he manifeſto que as Companhias legaes tem perdido a confiança pública, ou são difficeis na acceitação dos Seguros; pois não he natural, que a não haverem eſtes dous grandes obſtaculos da circulação, os Negociantes ainda de mediocre prudencia, recuſem fazer os Seguros nas Companhias authorizadas, e que antes prefirão o ſimples credito, e fortuna dos Seguradores particulares.

He innegavel o beneficio que reſulta ao Commercio Nacional da permiſsão de taes Seguradores, que contribuem a deſtruir eſte eſpirito de monopolio, que tanto diſtingue as Corporações privilegiadas, diminuindo ao meſmo tempo as deſpezas da Caſa de Seguros, que são conſideraveis, e muito gravoſas ao Commercio. E parece que ſeria da Sabedoria, e Juſtiça do Governo proteger os Seguros, que ſe fizeſſem ſobre a fé de quaeſquer Negociantes, dando reciprocamente Acção civil para o cumprimento de ſeus tratos, ſendo devidamente feitos. Sería iſto hum meio de dar liberdade ao Commercio em todos os ſeus ramos, e augmentar a concurrencia, que he ſempre util em quaeſquer tranſacções mercantís; evitando-ſe aſſim o perigo da combinação, e colloio dos Directores das Companhias nas occaſiões de urgencia, e temor da Praça, em que elles tem toda a facilidade de ſe conſpirar, para darem a Lei aos Segurados, que ſe ſujeitão a pertenções deſarrazoadas,

quan-

quando os inſtantes são precioſos, e não ha momento a perder para ultimação de ſeus Seguros.

Aqui devo huma verdade ao público, que não poderia diſſimular ſem offenſa dos deveres ſociaes; maiormente havendo-me propoſto dirigir os principiantes no Commercio, para que a mocidade incauta não ſe precipite a infortunios, que tanto convem prevenir na carreira elementar da ſua fortuna.

Os Seguradores de Companhias, que ſó reſpondem por fundos limitados, não podem ter pertenções á confiança pública, em quanto não reformarem o ſeu plano pernicioſo, e incompativel com a boa fé do Commercio. Os Seguros ahi feitos são contrarios á natureza, e fim de ſemelhantes eſtabelecimentos; e verdadeiramente ſe transformão em contratos de riſco. Debaixo da apparencia de ſinceridade (viſto declararem eſtes Seguradores no Plano das ſuas Companhias a quantia até onde ſe limita a ſua reſponſabilidade) a inexperiencia de alguns Negociantes os conduz a hum damno imminente, e irreparavel. Aquelles Seguradores ſobrecarregão-ſe illimitadamente de quantos Seguros lhes parecem convenientes. O público não fiſcaliza o número, e extensão dos ſeus tratos; os particulares ignorão, e nenhum meio decente ſe lhes franquea para ſaberem, ſe as quantias ſeguradas excedem o capital da Caixa ſocial, ou ſe eſta he já fallida, ou tende a fallimento provavel; tudo ſe paſſa em myſterio impenetravel aos Segurados; e a fortuna deſtes fica inteiramente á mercê de taes Seguradores, que muitas vezes arruinão a ſi, e ao público por eſpeculações deſmedidas, tomando empenhos abſolutamente deſproporcionados ao fundo da Companhia, eſperando lucros contra todas as regras de probabilidade, que aliàs devião bem calcular entre o perigo da perda, e a expectativa do ganho. O riſco pois de ſemelhante negocio vem a ſer ainda maior, do que

o que ſe pertendia evitar pela Apolice do Seguro; porque os Seguradores tem a certeza do premio, ſendo o ſucceſſo feliz; e os Segurados nenhuma garantia, e acção compulſiva para a ſatisfação da quantia ſegurada, acontecendo o ſiniſtro. Demais: os Segurados podem ſer executados por todos os ſeus bens, para pagamento do premio ajuſtado; os Seguradores não o podem ſer para a ſolução do capital, ſenão até onde chegar o fundo da Caixa; eſtando eſte exhaurido, a Acção de Segurado he inutil, e a ſua ruina inevitavel. Que couſa ha de mais abſurdo, e contra a igualdade que deve haver em todos os contratos, que eſta tão enorme diſparidade de condição dos contrahentes? Em huma das Companhias de fundos limitados, que apenas ſobem a duzentos contos de reis, os Accioniſtas ſó entrão para a Caixa com dez por cento de dinheiro effectivo das reſpectivas Acções; e no plano do ſeu Eſtabelecimento ſe declara, que ſerão requeridos por maior quantidade, ſó no caſo de ſe exhaurir a entrada, que vem a ſer a tenue quantia de vinte contos de reis, que ſe póde abſorver em huma tranſacção, ou nos Seguros de hum ſó dia; o que depende da puſillanimidade, ou affouteza dos Directores. Não he evidente, que ſe pertende deixar em giro no poder dos Accioniſtas, o excedente dos dez por cento? Que ſegurança terão os Segurados para a ſua indemnidade, ſe nem ao menos ſe podem tranquillizar com a perſuasão, de que o capital da Caixa eſtá em guarda permanente, antes tem toda a certeza que ſe lhe dão applicações arbitrarias? Que outra couſa iſto he, mais do que armar laços á ſinceridade mercantil? E pertendem taes Companhias achar peſſoas aſſás deſaſizadas, que confiem a ſua fortuna a ſemelhante deſvario?

Dizem, que, ſegundo as condições, cada hum dos Accioniſtas fica ſolidariamente obrigado á requiſição immediata das quantias neceſſarias até ás forças da Caixa,

ou

ou fundo total della. Mas quem não vê, que este palliativo não tolhe, antes multiplica as difficuldades? Se algum dos Socios fallirem, ou forem morosos na satisfação do seu dever, não he de recear, que os mais abonados, carregando com o pezo da responsabilidade, hajão de insurgir com dúvidas que occasionaráõ processos, soffrendo entretanto os Segurados, pelo menos, o damno do empate, quando aliàs, no caso de sinistro, tinhão direito a seu peremptorio embolso? Por que razão ao menos não se patenteão ao público na Casa dos Seguros os Livros da Companhia com escrituração formal, para os Segurados, á vista do estado viridico da Caixa, regularem os seus tratos?

Ao vicio intrinseco, e radical de semelhantes Companhias accresce a abusiva pratica de alguns Directores impontuaes, e contenciosos, cujo methodo he assás conhecido nesta Praça. Se a Embarcação, sobre que se fez o Seguro, chega a salvamento, exigem o premio no termo usual, se já não foi pago adiantado; se houve accidente infeliz, insurgem eternas dúvidas, e, quando menos, intoleraveis delongas no pagamento; porque ou o dinheiro da Caixa Social, que devia ter hum destino exclusivo para pagamento das perdas, acha-se applicado a propositos heterogeneos, ou falta o credito, e mais ainda a vontade de se encherem as obrigações contrahidas. O Negociante, que no acto do Seguro se persuadia ter tratado com a honra, e não com a impostura, quando se considera tranquillo ao lado da Justiça Nacional, na esperança da pontualidade dos Seguradores, he illudido; e se vai exigir a sua indemnização, de ordinario encontra, além de máos termos, o horrivel espectro de huma demanda; de sorte que tendo promettido premio equivalente, para apartar de si os riscos da navegação, he forçado a correr ainda maiores perigos no tempestuoso mar das cavillações do foro.

Eis-ahi o contrato do Seguro, por metamorfoſe ſubita, convertido em contrato leonino, ou antes em negocio depredatorio; e hum ramo de commercio tão util ao Eſtado, reduzido a trafico de perfidia, e bulra pública!

São tantos deſtes os exemplos com inceſſante eſcandalo da Praça de Lisboa, e de toda a Nação, que ſe tem quaſi firmado a opinião geral, que he mais do intereſſe dos Negociantes fazerem os Seguros em mão de particulares acreditados, ou fóra nas Praças eſtrangeiras, ſujeitando-ſe aos encargos de commiſsões, cambios, e empates de fundos, e a outros incommodos inſeparaveis deſſas operações forçadas, ou ao menos de dividirem os ſeus effeitos por diverſos Navios, tomando ſobre ſi todos os riſcos, do que exporem-ſe a circumſtancias, que depois os obriguem a ſuſtentar odioſos pleitos com as Companhias de Seguro. Não he preciſo accreſcentar mais reflexões para convencer a enormidade daquelles abuſos, e o quanto os ſeus reſultados entorpecem a circulação mercantil, e são ſubverſivos do credito Nacional.

O zelo patriotico, e o bem geral do Commercio, attrahirá indulgencia a eſta digreſsão. Mas aſſim como nos pareceo de rigoroſo dever cenſurar aos que ſe obſtinão na ſua injuſtiça, que até he ruinoſa aos proprios intereſſes, ſomos tambem obrigados a advertir, que a opinião pública juſtamente diſtingue, e tem ſuperiormente acreditado as Companhias de *Caldas*, *Machado* e *Gildemeeſter*, e a de *Carvalho*, e *Guillot*, não ſó porque os reſpectivos intereſſados são de maior ſolidez de fortuna pela extensão de ſeu commercio, e eſtabelecimento de propriedades de raiz, ſenão tambem porque ſe obrigão a reſponder por todos os ſeus bens, com caução ſolidaria, e reciproca.

Como a juſtiça, por ſer fundada na ordem, e rela-

lações naturaes das couſas, he a que concilia os intereſſes de todos, ella tem de tal modo equilibrado a condição do Segurador, e Segurado, que poſto á primeira viſta pareça deſigual, e exorbitante a ſorte de hum a reſpeito de outro, por perder o Segurado, no caſo de ſiniſtro, tão ſómente o premio do ajuſte, muitas vezes bem tenue, e o Segurador todo o capital ſegurado, com tudo, em nenhum caſo póde eſte ter razão de queixa; porque não ſó a Lei civil o protege contra todas as fraudes, e erros do contrato, ſenão que até a meſma Natureza o favorece pela regularidade das eſtações, e acção ordinaria dos elementos: além diſto tem por cooperadores da ſua fortuna a todos que nos perigos maritimos são obrigados, por amor da conſervação propria, a praticar as poſſiveis diligencias para ſalvação do Navio, e direcção delle ao porto do deſtino. Donde vem moſtrar a experiencia, que os que cultivão eſta eſpecie de negociação, com prudencia, e integridade, tem huma recompenſa em nada inferior á de qualquer outro ramo de commercio regular.

He porém muito de notar, que o exercicio deſte genero de commercio, que he todo de eſpeculação, exige ſagacidade, e talentos não vulgares: todo o que nelle ſe ingerir ás cegas, ha de ſoffrer forçoſamente o caſtigo da ſua temeridade. Quem toma hum, ou outro Seguro ſem cálculo das quantias, dos lugares, dos tempos, e circumſtancias, ſerá hum prodigio ſenão for arruinado. O lucro dos Seguradores deriva-ſe da concorrencia dos Seguros, e da proporção entre os premios, e a probabilidade de chegarem os bens ſegurados a ſalvamento ao porto do deſtino. Iſto não ſe póde conſeguir, ſem que os Seguradores, ou os Directores das Companhias, ſejão commerciantes habeis, e verſados em conhecimentos eſpeculativos, e praticos da ſua profiſsão, devendo ter como hum dos principaes ſoccorros

o estudo da Geografia, e Historia das viagens, pelo qual saibão da bondade, ou perigo dos Portos, Enseadas, Bahias, Costas, Golfos, Baixos, Monções, Correntezas, Ventos, Furacões, e outras circumstancias locaes, de mar, e terra, que fazem a navegação mais, ou menos arriscada. Além disto importa-lhes ter, não só papeis periodicos, e folhas públicas, mas tambem, por exacta correspondencia mercantil, os avisos continuos do estado politico das Nações, principalmente em tempo de guerra actual, ou imminente, para calcularem prudencialmente os premios, e serem mais cautelosos na acceitação dos Seguros.

Sobre tudo os fecundissimos elementos da fortuna dos Seguradores são a moderação nos premios, e a pontualidade na indemnização dos Segurados. Fortificada assim a confiança da Praça, o beneficio he moralmente infallivel pela infinidade dos Seguros; porque removidos os obstaculos, e receios dos Segurados, não haverá Negociante cordato, que por hum tenue premio não procure pôr os seus capitaes a abrigo de perda. O interesse pois bem entendido dos Seguradores consiste em estabelecerem, sobre o credito de solidez de fundos, a reputação de franqueza, e probidade.

CAPITULO IX.

Do Segurado, e da sua declaração na Apolice.

TOda a pessoa que expõe os seus bens aos riscos do transporte maritimo, tem direito de fazer segurallos dentro, ou fóra da Nação, seja Natural, ou Estrangeiro; (1) com tanto que não viole o Direito público da Europa, e as Leis do paiz.

A

(1) Emerig. Cap. 5. Sect. 1. e seg. Baldas. Part. 2. Tit. 1. e 5.

A pessoa do Segurado se póde considerar ou como Proprietario absoluto, ou como Proprietario parcial, ou Interessado por algum titulo legitimo, ou como simples Commissario, e Procurador.

Deve-se na Apolice declarar o nome, e domicilio da pessoa, que directamente procura o Seguro, (1) quer elle o requeira em proveito seu exclusivo, quer em beneficio, por ordem, e conta de outrem. Mas não he absolutamente necessario que declare a sua qualidade de proprietario; pois, se ella não augmenta o risco, nada importa aos Seguradores; com tanto, que: 1.° o alimento do mesmo risco seja real, e existente no Navio: 2.° que o Conhecimento seja relativo, e coherente á Apolice: 3.° que o Seguro tenha sido feito em regra, sem alguma simulação perjudicial aos mesmos Seguradores. Igualmente a omissão da qualidade de Commissario não altéra, ou damnifica os direitos, e interesses respectivos do mesmo Commissario, e seu Commettente: a boa fé mercantil não permitte nem a hum, nem a outro usar entre si de algum subterfugio. A Carta de ordens para o Seguro, e o Conhecimento combinado com a Apolice, sendo coherentes, decidem a quem pertença o beneficio, ou o gravame do contrato.

He necessario na Apolice a declaração do nome, e domicilio daquelle que pede o Seguro: 1.° pela regra geral, que em todos os negocios não devem os contrahentes ignorar a condição, e estado daquelles, com quem contratão: 2.° porque (como em seu lugar diremos) fica obrigado a satisfazer o premio aquelle que requer o Seguro, ou o faça por sua conta, ou pela de outro: 3.° porque da qualidade do Segurado depende muitas vezes a segurança da cousa exposta aos riscos maritimos, principalmente em tempo de guerra; pois sen-

(1) Ord. Marinha de França, Art. 3. Valin Cõment. a este Art.

ſendo pertencente á Nação belligerante, aggrava-ſe mais o riſco dos Seguradores ; e por tanto importa a eſtes ſabello, antes que tomem o Seguro : 4.° porque daquella declaração ſe póde por fim, havendo dúvida, verificar o intereſſe, que o Segurado tem na couſa ſegura, pois ſem elle o contrato não tem validade : 5.° porque por eſte modo ſe evitão as ſimulações, e fraudes, e ſe fixa a identidade, e certeza das peſſoas que requerem o Seguro, a fim de que poſsão ſer demandadas para cumprimento do ſeu trato.

De varios modos ſe coſtuma fazer a declaração do Segurado, e cada hum tem ſeus effeitos diſtinctos: 1.° Quando o que requer o Seguro não expreſſa a peſſoa, por cuja conta o faz : 2.° Quando declara fazello por conta propria : 3.° Quando diz tomallo por conta de outro, ou outros, declarando logo o nome, e domicilio dos meſmos : 4.° Quando diz, que ſegura por conta de hum Amigo, ou Correſpondente, que nomeará : 5.° Por ſua conta, e de huma, ou mais peſſoas, que logo nomea : 6.° Por conta de quem pertencer : 7.° Por ſua conta, e de quem pertencer.

CAPITULO X.

Do Segurado Proprietario, ou do Seguro feito por conta propria.

PErtendendo alguem fazer Seguro por ſua conta, (1) deve, ſegundo o eſtilo das Praças principaes, formar huma Nota, ou Minuta, em que declare, com a mais eſcrupuloſa exacção, e boa fé, o eſpecifico riſco, e couſa que intenta ſegurar, com todas as outras circumſtancias que julgar neceſſarias a ſeu intereſſe, e que po-

(1) Baldaſ. Part. 2. Tit. 5. Emerigon Cap. 5. Sec. 1. e 2.

podem augmentar o riſco do Segurador, patenteando logo os aviſos, e noticias, que tenha recebido relativas á couſa, e viagem ſegurada, pondo-lhe a data, e firmando-a com a ſua aſſinatura, como fica indicado no Cap. VI. Depois por ſi, e ſeus Agentes, ou por Corretor da Praça, deve propôr a dita Minuta aos Seguradores da Companhia que eſcolhe, para ultimar-ſe o ajuſte, caſo elles conſintão em todo o conteudo na meſma Minuta; ou aliàs concordaráõ nos accreſcentamentos, e modificações ſobre o premio, e mais condições que entenderem, as quaes ſe eſcreveráõ no branco da Apolice, que ſerá fechada com a data do dia, mez, e anno, aſſinando-ſe immediatamente os Seguradores, ou Directores das Companhias, que forem para iſſo authorizados. Deſde a epoca deſta aſſinatura principião a correr os riſcos por conta dos Seguradores, e o contrato não póde ſer diſſolvido ſem conſentimento das partes, ſalvo nos caſos em que tem lugar o *Storno*, ou a nullidade do Seguro, como ſe moſtrará depois.

Se o Seguro he feito por conta de outro, o Commiſſario deve fazer igual diligencia com a maior exacção, e pontualidade poſſivel, pelo riſco que corre em não encher, e deſempenhar a ſua commiſsão, huma vez que a acceitou, ou não a recuſou em tempo opportuno, paſſando a commiſsão a Auſencia, como ſe dirá no Capitulo ſeguinte.

Se aquelle, que requer o Seguro, não declara a peſſoa por conta de quem o faz, preſume-ſe fazello por conta propria.

Se declara fazello por ſua conta, não póde no caſo de perda exigir indemnização, ſem moſtrar que tinha no Navio, em que ſe corrêrão os riſcos, couſa que lhe pertenceſſe por titulo de propriedade, no valor correſpondente á quantia ſegurada; e não o moſtrando, os

Seguradores são desobrigados da responsabilidade, e podem oppôr-lhe a excepção de dominio, e de fraude; pois, sendo o Seguro hum contrato de indemnidade, he evidente, que não póde o Segurado com justiça pedir resarcimento de damno, quando não mostra haver perdido cousa alguma de sua conta.

Alguns Authores sustentão, (1) que para se justificar a propriedade de quem segurou *por sua conta*, não he preciso que o Segurado prove ter na cousa segura o rigoroso titulo de *dominio*; basta que mostre que elle he Socio, Co-proprietario, ou Condomino, ou ainda mero Crédor, Fiador, ou qualquer pessoa, que tem sobre a dita cousa verdadeira razão de credito, hypotheca, ou outro legitimo interesse, pelo qual lhe importe que ella chegue a salvamento ao lugar do destino; pois frequentemente acontece, que alguns Negociantes tendo vendido a credito, ou affiançado a outros alguns effeitos, destinados ao transporte maritimo, não tendo talvez outra esperança de embolso, que o valor, ou producto dos mesmos effeitos, julgão prudente segurallos; para terem a certeza da indemnização, no caso de perda por fortuna do mar.

A respeito do Socio, Co-proprietario, e Condomino, não póde haver dúvida que o Seguro por elle feito subsista na parte que realmente tem nos bens communs; caduca porém no que he pertencente aos outros com quem está em parceria, e communião de bens, se não teve expressa ordem dos mesmos, ou ratificação para o Seguro, antes de saber-se do sinistro, como se dirá no Capitulo seguinte.

A respeito daquelle, que não he Proprietario, mas só Crédor hypothecario, ou que tem algum titulo analogo sobre os bens de outro, á primeira vista, não póde

(1) Vid. Baldasser. Part. 2. Tit. 5. §. 9.

de talvez conteſtar-ſe a validade do Seguro, que faz por ſua conta; pois que, ſendo o ſeu intereſſe real, e legitimo, parece juſto que para garantir-ſe do perigo de perda, poſſa eſtipular a indemnização.

Com tudo, eſta opinião ſoffre difficuldade, e he inadmiſſivel, ſegundo a Juriſprudencia de Inglaterra, e prática uniforme de ſeus Tribunaes, que he inqueſtionavelmente a mais exacta, e conforme á juſtiça; porque ſemelhantes Seguros ſe reſolvem no que os Inglezes chamão *Wager-polices*, (1) ou *Seguros de Apoſta*, que são abſolutamente prohibidos naquelle Reino, por ſerem eſſencialmente viciosos, e contrarios á natureza do contrato, tendo muitas vezes ſervido de inſtrumentos para ſe encubrirem muitas fraudes. E na verdade, ſe ſe toleraſſem os Seguros no ſobredito caſo, em que o Segurado não foſſe o Proprietario dos bens expoſtos aos riſcos maritimos, mas ſimples Hypothecario, ou fiador dos meſmos bens, dar-ſe-hia occaſião aos ſeguintes abuſos, porque eſte poderia ſegurallos por ſua conta, e o Crédor igualmente o faria pela ſua: acontecendo o ſiniſtro, o Segurador, contra a ſua intenção, pagaria duas vezes o valor ſegurado de huma, e meſma couſa; e o Crédor depois de receber do Segurador a ſua indemnização, com tudo ainda ficaria com pleno direito de demandar a ſeu devedor por igual ſomma, vindo aſſim a tirar lucro da calamidade alheia; o que he evidentemente incompativel com a natureza do contrato, que não he hum meio de lucro, mas ſimples recurſo de indemnidade.

(1) Park Cap. 14. Millar pag. 213.

CAPITULO XI.

Do Segurado Commissario.

AQuelle que faz o Seguro por conta de outro , isto he , em qualidade de Commissario , Procurador, ou Agente do Proprietario , deve conformar-se a certas regras inalteraveis , e fica sujeito a varios encargos , que precisa ter muito em vista para desempenhar a sua commissão, e não perjudicar a si, e a seu Commettente. (1)

A primeira regra he, que ninguem deve segurar por conta de outro , sem expressa ordem , e especial mandato; aliàs não tem regresso algum contra o Proprietario dos bens para reembolsar-se do premio que ajustou; salvo se o mesmo Proprietario fez expressa , ou tacitamente, a ratificação do Seguro em tempo competente, isto he, antes de saber-se do sinistro. A razão he clara; porque sendo a satisfação do premio cousa de sua natureza gravosa ao Proprietario dos bens expostos aos riscos maritimos , por diminuir-lhe parte do seu capital , ou dos proveitos esperados , seria injusto que qualquer pessoa pudesse a seu arbitrio fazer carregar a outro com huma despeza, e perjuizo contra a sua vontade.

Ainda que hum Negociante tenha com outro correspondencia regular , e se persuada que seria do interesse deste , fazer em occasião de urgencia algum Seguro , como v. g. declarando-se de repente huma guerra, ou havendo fundado receio de estar ella imminente, constando de sahida de corsarios , de prezas , e infestação dos

---

(1) Emerig. Cap. 5. Summar. & Sect. 3. e seg. Baldas. Part. 2. Tit. 6. e 7. Weskett verb. *Agent.* Factor Valin Art. 3. Pothier n. 98. Savary Lib. 3. Cap. 2. le Praticien des Juge & Consuls. Cap. 8.

dos mares por inimigos, ou piratas, demorando-ſe extraordinariamente a viagem de algum Navio, em que ſe eſpere remeſſa do meſmo Correſpondente, ou ſobrevindo más novas, ou outra circumſtancia, que, ſegundo as regras da prudencia, e a pratica de Negociantes cordatos em ſemelhantes caſos, pareça indiſpenſavel a precaução do Seguro; com tudo, ſe eſte ſe fizeſſe, não reſultaria dahi acção a quem o requereo, para exigir do Proprietario o pagamento do premio, chegando o Navio a ſalvamento; nem, acontecendo o ſiniſtro, podia obrigar os Seguradores a indemnização; viſto que eſta não ſe deveria ao Proprietario, pois nada ſegurou, nem ao que requereo o Seguro por conta alheia, pois não tem dominio, ou real intereſſe nos bens ſiniſtrados, ſem o qual o Seguro já mais ſubſiſte.

Eſta regra he de huma obſervancia impreterivel, para atalhar os abuſos, com que alguns Commiſſarios ſe ingerem a regular os negocios alheios; preſumindo-ſe mais entendidos do que os Proprietarios no calculo de ſeus intereſſes, e no manejo das operações do Commercio. Ainda que em algumas occurrencias, pelo exacto cumprimento deſta regra, poſſa reſultar irreparavel damno aos amigos auſentes, que não derão as ſuas ordens em tempo opportuno, por não terem previſto certos acontecimentos ineſperados, que reduzírão a imminente perigo os ſeus bens expoſtos aos riſcos do mar; com tudo, para regularidade das correſpondencias, e boa ordem do Commercio, he neceſſario que em ſemelhante materia não ſe affroxe já mais o rigor deſte principio, e prática mercantil.

Porém ſe o Correſpondente deo alguma ordem geral para fazer-ſe o Seguro de ſuas carregações a arbitrio do Commiſſario, em quanto eſta ordem não for revogada, preſume-ſe ſubſiſtente a primeira vontade, e continuado o mandato para ſer executado, ſegundo a

discrição do mesmo Commissario, (1) o qual por consequencia, parecendo-lhe util, póde validamente fazer o Seguro por conta do seu Correspondente, pelo interesse que este tiver no casco, e carga; e por virtude daquella ordem, tem direito de haver delle o reembolso do premio.

Igualmente, se o Commissario fez o Seguro por conta de outro, sem ter ordem, porém avisou-o logo disso, e este não respondeo, ou respondendo, não desapprovou o facto, presume-se havello ratificado; e esta ratificação, posto que tacita, opera os mesmos effeitos, como se fosse expressa, salvo se o Proprietario houvesse protestado em tempo. Ainda que o recebimento de huma carta, que se não contradiz, não he sempre argumento de ratificação nos negocios, e correspondencias ordinarias, a não ser acompanhado de alguma circumstancia, que manifeste a intenção de ratificar, com tudo o favor do Commercio tem introduzido aquella racionavel presumpção entre os Negociantes. O Correspondente, que não responde á carta, pela qual os seus Commissarios lhe participão ter feito alguma cousa por sua conta, e como negocio util, he visto approvar a sua conducta. Os Authores, que tem tratado desta materia, estabelecem unanimemente o axioma mercantil, que o recebimento de carta não contradita, he entre Negociantes hum acto positivo de approvação. Este axioma he fundado em rigorosa justiça; pois assim como o Proprietario, acontecendo o sinistro, podia reclamar do Commissario a indemnização, com o pretexto de ter recebido delle aviso de haver segurado por sua conta; assim tambem pela reciprocidade de Direito, não póde o Commettente por pretexto algum recusar a satisfação do premio, que o Commissario tivesse ajustado; pois seria muito odioso, e iniquo que ficasse este victima do seu zelo, e boa fé.

A

(1) Emerig. Cap. 5. Sec. 6.

A ſegunda regra he, que o Commiſſario, que recebe ordem para fazer o Seguro, tendo em ſeu poder fundos do Commettente, deve ou acceitar a Commiſsão, procedendo a executalla ſem perda de momento, diligenciando o Seguro nas Companhias as mais acreditadas, e aviſando immediatamente do reſultado; ou recuſalla, paſſando-a logo a Auſencia, a quem entregará todas as ordens, Conhecimentos, clarezas, e effeitos recebidos; aliàs os riſcos ficão por ſua conta, e reſponde pelos ſucceſſos; porque, ſuppoſto, por Direito, ſeja livre ao Mandatario não acceitar o mandato, com tudo cumpre a boa ordem, e expediente do Commercio, que o Commiſſario ou acceite logo a commiſsão, ou a recuſe por facto deciſivo, que ponha a ſalvo os intereſſes do Commettente; o que muito mais lugar, e força tem, quando o objecto he tão delicado como o Seguro, cuja execução não ſoffre demora, e até os inſtantes são precioſos, podendo a menor incuria deixar perder a occaſião opportuna de ſe concluir o trato a premio, e condições avantajoſas, ou ainda cauſar ao Proprietario hum perjuizo irreparavel, talvez não ſe achando depois ſeguro a qualquer preço, como ás vezes acontece, quando ſobrevem más novas de perda de algum Navio, que deſanimão abſolutamente aos Seguradores de tomarem ſobre elle riſco algum. Neſte caſo o Commiſſario he obrigado a indemnizar o Commettente; e reſiſtindo, deve a iſſo ſer condemnado em Juizo, não como Segurador, mas como Mandatario, que tem faltado a ſeu dever.

Alguns Commiſſarios neſtas circumſtancias, ſatisfazendo o damno que cauſárão pela ſua omiſsão, coſtumão deſcontar o premio que pagarião aos Seguradores, ſe houveſſem feito o Seguro em tempo. A juſtiça deſta prática não he tão manifeſta, que qualquer peſſoa de conſciencia apurada poſſa ſeguir ſem remorſo; porque

que parece eſtranho, e nada racionavel, que alguem ſe faça da propria negligencia hum titulo de adquirir; tanto mais, que iſto daria anſa a muitos Commiſſarios para tomarem ſobre ſi os Seguros, ſem conſentimento expreſſo do ſeu Commettente; o que, como logo notaremos, he impraticavel com a integridade de qualquer Negociante, que aprecia a ſua honra, e a quer pôr a abrigo de toda a ſuſpeita.

Deve-ſe advertir, que a regra ſobredita ſó deve ter applicação, e obſervancia, quando aquelle, a quem ſe dirigem ordens para fazer algum Seguro, tem em ſeu poder effeitos do Commettente; aliàs pelo ſimples recebimento de taes ordens, não he obrigado a executallas, expondo-ſe peſſoalmente a pagar o premio, não tendo confiança alguma na pontualidade do Commettente, antes receando as difficuldades do ſeu reembolſo, talvez ſendo peſſoa que lhe ſeja inteiramente deſconhecida, ou com quem não houveſſe já mais tido relações de commercio; porém pede a honra, e dever mercantil, que, pela via a mais prompta, o aviſe logo de que não cumpre as ordens, para elle poder providenciar em tempo a ſeus intereſſes, enviando fundos a quem entender.

A terceira regra he, que o Commiſſario huma vez que acceita a commiſsão do Seguro, deve literal, e eſtreitamente conformar-ſe ás ordens recebidas, não podendo alterallas, nem ainda na menor couſa, aſſim na taxa do premio, como em todas as mais clauſulas da carta de ſeu Commettente, aliàs fica reſponſavel, tanto pela falta, como pelo exceſſo. Pelo que, ſe fez o Seguro ou em Navio differente, ou em maior quantidade, ou em diverſo tempo, ou por premio ſuperior ao determinado, ſubſiſte o Seguro quanto ao direito dos Seguradores; mas o Commettente não tem obrigação de pagar o premio fóra dos caſos que ordenou, nem ainda a maioria delle, poſto pela urgencia das circum-

ſtan-

ſtancias, o Commiſſario julgaſſe indiſpenſavel o conſentir em algum augmento, não achando de outra maneira o Seguro. He verdade, que ſeria hum homem ſem caracter, e mereceria juſta cenſura, o que em tal caſo recuſaſſe pagar ao Commiſſario alguma pequena differença no premio ajuſtado; porém hum inconveniente parcial não deve deſtruir aquella regra geral, que pertence á boa economía mercantil, tolhendo o arbitrario aos Correſpondentes, o qual ſeria de incomparavelmente maior damno no gyro do Commercio; do contrario ninguem podia contar com o exacto cumprimento de ſuas ordens, nem calcular com acerto as ſuas operações ulteriores.

Queſtiona-ſe, ſe o Commiſſario póde, ſem expreſſa ordem, fazer o Seguro com a clauſula, *livre de avaría*?

Deve attender-ſe á qualidade da ordem. Se nella ſe manda fazer o Seguro *de todo o acontecimento*, não deve o Commiſſario acceitar a Apolice com a dita clauſula; e ſe não acha Companhia, que ſegure *a todo o ſucceſſo*, *e a todo o riſco*, a prudencia exige, que eſpere de ſeu Commettente ordens mais francas, ſalvo havendo perigo na demora; porque então hum Seguro parcial vale mais que a falta abſoluta do meſmo; e não ſe póde notar no Commiſſario abuſo, fazendo o Seguro ſegundo o eſtilo da Praça; não ſe devendo preſumir que o Commettente déſſe huma ordem irriſoria, querendo hum impoſſivel.

Porém, ſe a ordem he ſimplesmente de *ſegurar*, não ha dúvida, que, por eſta clauſula indefinida, póde o Commiſſario tomar o Seguro do modo que o achar, e melhor o ajuſta, tendo em viſta a utilidade de ſeu Commettente; e eſte não tem já mais razão de queixar-ſe, ſendo feito o Seguro ſegundo o uſo da Praça.

A quarta regra he, que o Commiſſario deve fazer o Seguro nas Companhias authorizadas pelo Governo,

preferindo as mais acreditadas na Praça pela ſua abonação, e pontualidade; e ſó na extremidade, não podendo achar o Seguro nellas, ſegundo os termos das ordens, he que póde recorrer aos Seguradores particulares, ſe o Commettente os não excluio; pois he obrigado á exactiſſima diligencia, para que não periguem os intereſſes de quem repouſou na ſua exacção, e boa fé; aliàs os riſcos ficão a ſeu cargo.

Queſtiona-ſe, ſe o Commiſſario he obrigado a reſponder pela ſolvencia, ou ſolubilidade dos Seguradores? Deve diſtinguir-ſe, ou elle os abona expreſſamente, ou não. Se os abona, fica ſolidariamente obrigado á indemnização da perda, para a ſatisfazer immediatamente, ſendo requerido, ſem poder oppôr a ſeu Commettente o *beneficio da excuſsão*, o qual não tem lugar nos negocios mercantis, e ſó he outorgado ao fiador ſimples, que, obrigando-ſe unicamente a reſponder na falta do outro, não póde ſer conſtrangido ao pagamento da quantia que afiançou, ſem primeiro ſer excutido o originario devedor, iſto he, ſem primeiro ſe moſtrar em Juizo, que eſte não tem bens que baſtem á ſatisfação da divida principal. (1)

Porém, ſe o Commiſſario não ſe obrigou pela ſolubilidade dos Seguradores, e fez o Seguro em tempo que eſtavão em inteiro, e notorio credito na Praça, não he reſponſavel, no caſo de faltarem eſtes ao pagamento devido, ſeja por malicia, ſeja por fallimento real. Mas, ſe foſſe negligente em exigir a indemnização em tempo conveniente, e depois falliſſem os Seguradores, eſta negligencia poderia ſer-lhe imputada, e o ſujeitaria á obrigação de indemnizar da perda a ſeu Commettente.

He de notar, que ſe o Segurador fallio, pendendo

(1) Vid. Heinnec. ad Pandect. Lib. 46. Tit. 1. §. 40.

do os riscos, não he necessario huma nova ordem para se fazer outro Seguro da mesma quantia com differentes Seguradores; antes os Commissarios devem ser muito attentos ao interesse de seu Commettente, não deixando de fazer esta operação sem perda de tempo.

A quinta regra he, que o Commissario, quando requer o Seguro, tem obrigação de manifestar aos Seguradores, com toda a exacção, e boa fé, quaesquer circumstancias, que estejão dentro do seu conhecimento, sobre o estado da cousa, que pertende segurar; e como se fosse o Proprietario della, deve praticar as mesmas diligencias, recommendadas no Capitulo, a que me reporto, dos requisitos da Apolice.

Alguns Commissarios, para maior cautela, quando formão a sua Nota, ou Minuta para o Seguro, costumão incorporar, e offerecer aos Seguradores a sua carta de ordens, para á vista della deliberarem-se estes á acceitação do Seguro, e não poderem em tempo algum pretextar reticencia, e occultação de circumstancias.

Esta pratica he excellente; mas não basta para excluir toda a futura opposição dos Seguradores, se, acontecendo o sinistro, puderem provar que o Commissario sabia, por algum meio, que o Navio, e bens segurados, estavão já perdidos ao tempo, em que requereo o Seguro, ou que havia dissimulado alguma circumstancia essencial, que augmentava o risco; e que, se fosse exposta, talvez seria motivo de não acceitarem, a preço algum, o Seguro, ou de exigirem maior premio.

Nesta materia he adoptado o principio (como diremos mais extensamente em outro lugar) que entre o Proprietario, e o Commissario se considera haver huma identidade moral, para o effeito da validade do Seguro; de sorte, que he preciso que ambos estejão na mais perfeita boa fé, e ignorancia do estado da cousa segura-

rada, ao tempo do ajuſte; aliàs, ſe qualquer delles ſoubeſſe de alguma circumſtancia, que alteraſſe o riſco do Segurador, ou que o induziſſe fraudulentamente a aſſentir ao contrato, poſto que o outro a ignoraſſe, ſeria logo a Apolice originariamente nulla. Por tanto não he ſufficiente para a firmeza do Seguro, que o Commiſſario apreſente aos Seguradores a carta de ordens, e aviſos, que recebeo de ſeu Commettente, ou Proprietario dos bens, que ſe mandão ſegurar; pois, havendo eſtes eſcrito em toda a boa fé, he bem poſſivel, e frequentemente acontece, que o Commiſſario, ao tempo que vai a executar o Seguro, tenha noticias poſteriores do eſtado dos meſmos bens, e de maiores riſcos, que os ditos abſolutamente ignoraſſem; e como os Seguradores tem direito de ſer informados deſtas circumſtancias, a omiſsão dellas, por malicia, ou inadvertencia do Commiſſario, deſtroe a efficacia da Apolice.

A ſexta regra he, que o Commiſſario não deve tomar ſobre ſi o Seguro da couſa, que ſe lhe manda ſegurar, ſalvo conſentindo o ſeu Commettente, ou com ratificação do meſmo; porque de outro modo, vem, contra a intenção deſte, a tomar huma obrigação, que he incompativel com o ſeu proprio titulo, e qualidade de mandatario; além diſto faz a ſua peſſoa ſuſpeita aos olhos dos prudentes, e ſe conſtitue em circumſtancias de ſer tentado, no caſo de perda total, ou parcial, a oppôr dúvidas, e embaraços a ſeu Commettente, que aliàs ſeguio a ſua fé, e lhe confiou o ſegredo dos ſeus negocios, na certeza da prompta indemnização, acontecendo o ſiniſtro.

Ainda que o Commiſſario faça depois ſegurar a meſma quantia por ſua conta com outros Seguradores, ſempre ſubſiſtem as meſmas razões de ſuſpeita contra a ſinceridade, deſintereſſe, e pureza da ſua conducta; e todo o Negociante, que préza a honra, e eſtimação públi-

bli-

blica, deve abſter-ſe de tudo que póde fazer duvidar da ſua integridade.

Em qualquer deſtes caſos, a opinião mais conforme á juſtiça he, que ſemelhantes Seguros são vicioſos, e nullos, e que o Commiſſario, acontecendo a perda, he reſponſavel a ſeu Commettente; e o mais que lhe póde ſer permittido, he o reter, e deduzir do capital, que ſe lhe mandou ſegurar, aquelle premio, que haveria de pagar a outro Segurador, ſe tiveſſe cumprido a ordem; bem entendido, que eſte premio deve ſer o menor do curſo da Praça, relativo ao tempo, e circumſtancias da couſa ſegurada.

A ſetima regra he, que o Commiſſario que requereo o Seguro, ainda que declare na Apolice fazello por conta de outro, e manifeſte o nome, nação, e domicilio de ſeu Commettente, ſempre, em todo o caſo, fica directamente obrigado a pagar o premio aos Seguradores; de ſorte que reputa-ſe que o Commiſſario ſe confunde, e identifica com a peſſoa dos ſeus Commettentes, e que não forma com elles ſenão huma, e a meſma peſſoa a reſpeito dos Seguradores, contrahindo huma obrigação tacita, peſſoal, e ſolidaria, como ſe foſſe o verdadeiro Proprietario; e eſta ſe preſume ſer a virtual, e conſtante intenção das partes.

E como os direitos do Segurador, e Segurado são correlativos, e aos olhos da Juſtiça ſe conſiderão de condição igual, por eſta cauſa, acontecendo o ſiniſtro, o Commiſſario tem direito de diligenciar a ſalvação, recobramento, e beneficio dos bens perdidos, ou deteriorados; e, em ſeu proprio nome, fazer o abandono aos Seguradores, e exigir-lhes a indemnização; não podendo eſtes recuſalla com o pretexto de não ſer quem a requer o Proprietario dos bens ſegurados.

Eſta regra favorece muito o Commercio; pois, formando a Commiſsão hum dos principaes ramos delle,

e

e fazendo-se talvez a maior parte dos Seguros pela mediação dos correspondentes, que os Negociantes tem nas Praças principaes, onde estão estabelecidas Companhias de Seguro, e muitas vezes nas estrangeiras, onde os premios são mais favoraveis, he evidente o embaraço, que resultaria á circulação, e ao expediente dos Seguros, em retardarem os Seguradores o pagamento da perda aos Commissarios, verificado o sinistro, ou estes a satisfação do premio, chegados os bens a salvamento.

He porém de observar, que esta regra he particularissima do contrato do Seguro; pois, segundo os principios ordinarios de Direito Civil, o Procurador, ou Commissario não he obrigado em seu proprio nome; e só póde ser constrangido a exhibir o mandato, ou a ratificação do facto, nada adquirindo para si, nem se obrigando tambem senão por conta de outro. (1)

Porém a confiança pública, e a facilidade dos negocios exige, que, nesta materia de Seguros, os Commissarios sejão revestidos das acções activas, e passivas de seus Commettentes; e que para a execução das Apolices não haja differença entre aquelle, que trata por seu interesse pessoal, e aquelle, que trata pelo interesse de hum amigo, a quem muitas vezes importa, sem offensa de pessoa alguma, que não se divulguem os seus negocios (pois o segredo he alma do Commercio), e que por isso tem dado ordem para se fazer o Seguro, sem declaração da sua pessoa. E como igualmente seria detrimentoso aos Seguradores o demandarem aos verdadeiros Proprietarios, ou interessados na cousa segurada, dos quaes aliàs não tem conhecimento, nem com elles directamente tratárão, sendo isso muitas vezes até impossivel, por estarem ausentes em lugares alongados; e ul-

(1) L. 20. ff. *de inst. act.* L. 6. §. 1. ff. *de neg. gest.* L. 4. Cod. *Quod cum eo.* Vid. Emerig. Cap. V. Sec. 2. e seg.

ultramarinos, e até fóra da Nação, por isso he estabelecido o principio, e regra acima exposta, que aquelle, que diligencia o Seguro, he o que fica pessoalmente obrigado ao pagamento do premio; pois a elle unicamente he que o Segurador conhece, tratou, e seguio a fé.

Questiona-se, se tanto o Proprietario, como o Commissario, ficão solidariamente obrigados ao pagamento do premio; e se o Segurador tem a escolha de demandar a hum, e a outro, e de executallo a seu arbitrio, quando, excutido hum, não ficou o premio satisfeito?

Deve-se distinguir, se o Committente pagou, ou não, o premio ao Commissario; se o não pagou, o Segurador terá seu regresso, e acção util contra o mesmo Committente; mas, se este tinha já pago o premio ao mesmo Commissario, o Segurador não tem mais, que huma acção directa contra este; visto que, tendo o Committente pago em boa fé o premio, seria iniquidade, que o pagasse duas vezes: se o Segurador sente nisso detrimento, a si o deve imputar, pois se fiou da pessoa do Commissario.

O que se tem dito do Commissario, se diz igualmente de seu Caixeiro, Agente, ou Preposto, que elle publicamente authoriza na Praça para todas as transacções mercantis de sua casa. Pelo que, se este fizer algum Seguro, o Commissario fica responsavel pelos seus factos, tanto no excesso, como no defeito do cumprimento das ordens do Committente, segundo as regras geraes de Direito, que fixão os limites da Preposição. (1)

CA-

(1) Vid. Hein. ad tit. 3. Lib. 14. Digest. *de institutoria actione.* Struwius Syntagma Jur. Exercit. 20. §. 3. e seg.

CAPITULO XII.

Da Clausula do Seguro: por conta de quem pertencer.

MUitas pessoas, não querendo declarar, por justos motivos, (1) o verdadeiro Proprietario, ou Interessado no Seguro, podendo ser este o mesmo que o requer, ou outro Nacional, ou Estrangeiro, introduzem nas Apolices a clausula geral: *por conta de quem pertencer : por conta de quem quer que seja.* O effeito desta clausula he, que, acontecendo o sinistro, póde o que requereo a Apolice, exigir dos Seguradores a indemnização, logo que mostrar o conhecimento das mercadorias carregadas no Navio, ou Embarcação, em que se corrêrão os riscos, que seja equivalente á somma segurada. E ainda que no conhecimento se declare, que a cousa segura pertence ao proprio que diligenciou a Apolice, não podem os Seguradores eximir-se da responsabilidade; porque, sendo os Seguros materia favoravel, não ha implicancia, que qualquer faça segurar os seus effeitos pela clausula : *por conta de quem pertencer*, pois, na generalidade desta enunciação, se comprehende tambem a pessoa que falla; e até se presume que ella seja a primeira contemplada; porque, na dúvida, entende-se, que cada hum tem em vista o seu interesse primeiro que o alheio.

Porém se os effeitos do conhecimento são de conta alheia, os Seguradores são responsaveis pela perda, por virtude da sobredita clausula, logo que o Segurado mostrar a ordem do Proprietario para o Seguro, ou ratificação em tempo opportuno, isto he, antes da certe-

(1) Baldas. Part. 2. Tit. 6. Emerigon, Cap. 11. Sec. 4. Cap. 12. Sec. 20. Valin Comment. ao art. 3. Ord. Mar. e art. 48.

teza, ou ainda ſimples rumor do ſiniſtro. A prova da ordem, ou ratificação, ſe conſidera legitima a que he feita por documentos mercantis, ſem ſuſpeita, como Cartas de Commercio, Livros de Razão, &c.

Eſta clauſula, ainda que eſſencialmente ſimulada, he com tudo, por eſtilo mercantil, geralmente recebida em todas as Praças; e póde conſiderar-ſe legitima, quando a ſimulação he innocente, iſto he, quando não he deſtinada a encubrir alguma fraude contra os Seguradores, ou contra as Leis do paiz, e Direito público das Nações; como o ſeria, ſe o Proprietario, ou Intereſſado na couſa ſegura, foſſe peſſoa, que pelas Leis do Eſtado não pudeſſe exercer o Commercio, ou pertenceſſe a Nação inimiga, ou que eſtiveſſe em guerra com outra Potencia; porque neſtes caſos o Segurador póde com juſtiça queixar-ſe da ſimulação daquella clauſula, que veio a ſer em ſeu perjuizo; e não he em conſequencia obrigado ao reſarcimento do damno.

Aquella clauſula foi excogitada, e poſta em uſo para tres fins.

O primeiro he o evitar-ſe a controverſia do dominio, que os Seguradores tem direito de mover ao Segurado, quando declara fazer o Seguro por conta propria, como acima ſe notou no Cap. VIII. Como a prova da propriedade da couſa ſegurada he muitas vezes incommoda, e difficil, não repugna que os Seguradores deſiſtão do ſeu direito, acceitando o Seguro com a clauſula: *por conta de quem pertencer*, para ſerem os Segurados iſentos da prova de que a couſa ſegurada lhes pertence.

O ſegundo fim he o occultarem os Negociantes as ſuas correſpondencias, e negociações, cuja manifeſtação nas Apolices poderia fazer abortivos os ſeus projectos mercantis; pois muitas vezes achão-ſe atraveſſados por meios obliquos, e indecentes, de outros Negociantes,

que procurão ou diſtrahir as correſpondencias, ou apoderar-ſe de algum particular, e deſconhecido ramo de commercio, penetrando o ſegredo do modo, com que he conduzido, ou finalmente diminuir, pela concurrencia, os proveitos das eſpeculações alheias. Como, fazendo-ſe os Seguros por conta de outros, não podem os Segurados pedir indemnização ſem moſtrar a carta de ordens do Proprietario da couſa que ſe ſegurou, ſegundo ſe indicou no Cap. IX., ſendo por eſte modo obrigados a deſcubrir os Correſpondentes, e qualidade dos ſeus negocios, he viſivel ceſſar eſte inconveniente, eſtipulando-ſe expreſſamente na Apolice a clauſula: *por conta de quem pertencer*, que não contém injuſtiça, ſe não he poſta com deſignio fraudulento, e leſivo dos Seguradores; pois, quanto ao intereſſe deſtes, nada importa que a propriedade ſeja do Segurado, ou de outro, ſendo de commercio legitimo; porque, ficando o que requer a Apolice immediatamente obrigado a pagar o premio, he claro, que huma vez que ſe moſtre exiſtente a materia do riſco no Navio, ou Embarcação, ſobre que ſe fez o Seguro, ſendo o valor dos effeitos correſpondente á quantia declarada na Apolice; os Seguradores não podem ter razão de queixa, ſalvo moſtrando que o riſco corrido fora maior do que tiverão em viſta na occaſião do contrato; o que ſó ſe verificaria, ſendo a propriedade pertencente á peſſoa de Nação inimiga, ou que ſe acha em guerra com outra Potencia, como repetidas vezes ſe tem acima notado.

O terceiro fim he o encubrir, em tempo de guerra, aos inimigos a propriedade dos effeitos, pertencentes a peſſoa de Nação belligerante, carregados em Embarcação neutra, e debaixo de nome de peſſoa neutra.

Os Seguradores, melhor que quaeſquer Negociantes, conhecem o ſignificado, applicação, e fim deſtas clauſulas; e poſto os Segurados não declarem o ſeu de-

designio a este respeito, com razão se presume, que os Seguradores bem o entendem, quando, em perigo de guerra, subscrevem as Apolices, em que taes clausulas vão insertas; e he de pensar, que requererão logo premio equivalente, calculando o maior risco, a que ficárão expostos. Por cuja causa, acontecendo o sinistro, não lhes he permittido recusar a indemnidade, ainda que offereção provar, que os effeitos segurados pertencião aos subditos de Potencia belligerante; porque não podem objectar fraude aos Segurados, pretextando occultação de huma circumstancia, que elles mesmos Seguradores não podião ignorar, e que he virtualmente subentendida; visto que, em senso mercantil, o effeito daquellas clausulas equivale a expresso pacto de renúncia da declaração da pessoa, a quem pertence a propriedade segura; com tanto que não seja de inimigo da Nação, com a qual em estado de guerra são prohibidas todas as relações commerciaes, e politicas. O bem da humanidade, e o geral interesse das Nações pacificas, justifica, e faz necessaria a connivencia do Governo em permittir, por virtude daquella cláusula, os Seguros de effeitos estrangeiros, e neutros, posto que sujeitos ao perigo de prezas; pois por este modo se facilita a circulação do Commercio Nacional, diminuindo-se de alguma maneira os detrimentos, e calamidades que a guerra produz.

Na Italia he recebida esta doutrina como firme, e incontrovertivel; e assim se tem julgado nos seus Consulados, e Tribunaes de Commercio, fundando-se os Juizes em huma pratica mercantil, que attestárão muitos Negociantes de Liorne, Genova, e Veneza. (1)

(1) Baldas. Part. 2. supra citad. Tit 6. parag. 18. e seg.

CAPITULO XIII.

Do Seguro por Corretores.

O Eſtabelecimento dos Corretores authorizados pelo Governo nas Praças principaes da Europa, para dirigirem, como medianeiros, os contratos entre Negociantes, (2) he huma das Inſtituições mais uteis ao Commercio, que ſe tem adoptado para beneficio reciproco dos Nacionaes, e Eſtrangeiros, pela facilidade, acerto, e ſegurança, com que ſe póde fazer por eſte expediente todo o trafico, e circulação mercantil. Ainda que reſulte algum gravame pelo premio, que a taes peſſoas ſe deve pagar, de ſua commiſsão, e trabalho, com tudo elle he mais que compenſado na avantagem dos preços, bondade, e firmeza do negocio, em que intervem, (quando são dotados de qualidades neceſſarias): o que não he tão facil conſeguir ſem a ſua mediação; pois, convindo ao Officio de Corretores, ou Proxonétas, terem mais conhecimentos eſpeculativos, e práticos das operações do Commercio, e bem aſſim das occaſiões favoraveis dos valores, e lucros dos effeitos, regulados pela concurrencia, e mais cauſas que influem no preço de todos os objectos das tranſacções da Praça, o qual ora he eſtacionario, ora progreſſivo, e muitas vezes retrogrado, ſendo ſuſceptivel de variações repentinas, que, por circumſtancias efemeras, exaltão, ou abatem a eſperança dos eſpeculadores; ſendo além diſto frequente, e talvez ordinario, o prevalecer-ſe qualquer da inexperiencia, e ſinceridade do outro para tirar o maior intereſſe poſſivel em alguma avença, quando eſta não he fiſcali-

(2) Baldaſ. Part. 1. Tit. 5. Beawes lex Mercat. pag. 264. Emerig. Cap. IV. Sec. 7. e Cap. V. Sect. 10. Stracc de Proxenetis. Weskett v. *Broker*.

lizada pela preſença, e zelo de teſtemunha fiel; he por iſſo evidente o quanto ſeja util o miniſterio dos ditos Corretores, a fim de ſupprirem com a ſua intelligencia, e boa fé a deſigualdade dos ajuſtes, conciliando, por accommodamento convinhavel, o intereſſe de ambas as partes, equilibrando, quanto he poſſivel, com exacta imparcialidade, a condição, e avantagens de hum, e de outro; e deixando finalmente em ſeus Livros hum monumento authentico, para a todo o tempo conſtar dos termos, e integridade, com que ſe ultimou o trato.

Ainda que pelos Alvarás de 22 de Novembro de 1684, 29 de Outubro de 1688, 28 de Outubro de 1718, e 19 de Abril de 1728, que vem na Collecção I. da Ordenação do Reino Liv. III. Tit. LIX., foſſe eſtabelecido não ſe poderem celebrar validamente os Seguros ſem a mediação dos Corretores da Praça, e até ſe impuzeſſem pela contravenção as penas de perdimento da quantia ſegurada, e de degredo, com tudo, em facto, eſte rigor tem cahido em deſuſo, ſendo bem notorio, que a maior parte dos Seguros, principalmente de Negociantes Nacionaes, ſe faz independente daquella ſolemnidade. Com tudo, não ſe póde deſconvir, que, ſendo o miniſterio dos Corretores exercido por caracteres proprios para função deſta confiança, e conſequencia, he ineſtimavel o beneficio que delle reſulta aos Segurados, como acima ſe notou; mas parece tambem conveniente ao público, que iſto ſe deixe ao arbitrio das partes; porque a experiencia moſtra, que onde ſe involvem intereſſes dos particulares, toda a direcção coactiva opéra effeito contrario á intenção do Legislador, e multiplica as difficuldades no expediente do Commercio, em lugar de promover, e dar actividade ás emprezas dos eſpeculadores cordatos. (1)

Mui

(1) Vid. Alvará de 11. de Agoſto de 1791, que excita a obſervancia dos direitos dos Corretores dos Seguros.

Muitos, e graves tem ſido os abuſos praticados pelos Corretores na ſua mediação para os Seguros, e outras tranſacções mercantis. (1) Não obſtante os Regulamentos de Marinha de varias Praças, que lhes prohibem tomarem a ſi os Seguros das partes, que delles ſe confião na boa fé da preſumida integridade, e deſintereſſe, como o dicta a boa razão, e he expreſſo nas Ordenanças de Marinha de França Art. 68., ao contrario carregão-ſe, em ſeu proveito, dos Seguros, que ſe lhes recommendão, debaixo do uſual artificio de nomes empreſtados, ou *teſtas de ferro*, que entrão no colloio, e que, no caſo do ſiniſtro, não tem fundos, nem credito para reſponderem pela perda. He facil de ver quanto a boa ordem do Commercio ſe intereſſa na ſuppreſsão de taes perfidias.

CAPITULO XIV.

Da declaração do Navio.

HE neceſſario na Apolice, ſendo poſſivel, a declaração do nome, qualidade, e circumſtancias da Embarcação, (2) ſobre que ſe pertende correr os riſcos; a fim de poderem os Seguradores informar-ſe da bondade, e eſtado da meſma, e calcularem em conſequencia os ſeus intereſſes, ou no regulamento do premio, ou na rejeição do contrato. Por tanto, quer o Seguro verſe directamente ſobre o caſco, e apparelhos da Embarcação, como objecto primario, quer ſobre os bens nelle conteudos, faz-ſe, por via de regra, indiſpenſavel declarar-ſe na Apolice, ſe tal Embarcação he hum Navio, ou Curveta, Bergantim, Hyate, Sumaca, &c. pois he evidente, que da qualidade, grande-

za,

(1) Emerig. Cap. 2. Sec. 4. §. 3. e ſeg.
(2) Emerig. Cap. 6. Baldaſ. Part. 2. Tit. 2. e 3.

za, solidez, e força do Navio depende o conceito, que os Seguradores fórmão do risco, á que tem de expôr-se, sendo incontestavel, que hum grande Navio he menos sujeito aos perigos de mar, do que hum pequeno; hum bem apparelhado, do que outro que o não he; hum construido de boas madeiras, do que o formado de inferiores; hum que leva peças, e petrechos de guerra, do que o destituido destas forças; hum de numerosa equipagem, do que outro de menor. Importa além disto fixar-se por este modo a identidade do Navio, ou Embarcação; para que não fique em poder do Segurado o fraudar ao Segurador, subrogando, a seu arbitrio, hum Navio a outro, ou aggravando os riscos, que este não cogitou ao tempo da assignatura da Apolice, ou insidiosamente exigindo a indemnização pela perda do Navio, que realmente não fosse o em que se havião carregado os effeitos.

As Ordenanças de Marinha da Imperatriz da Russia Catharina II. são nesta parte as mais exactas, como se vê dos paragrafos 183, e 184 seguintes.

» Quando se faz segurar pela Companhia de Se-
» guro algum Navio, Embarcação, Mercadoria, ou
» Carregação, ou outros effeitos, o Segurado he obri-
» gado a fazer huma Declaração verdadeira, fiel, exa-
» cta, e circumstanciada do dito Navio, Embarcação,
» Mercadoria, Carregação, ou outros effeitos, que faz
» segurar. »

» Esta declaração, verdadeira, fiel, exacta, e cir-
» cumstanciada do estado do Navio, Embarcação, Mer-
» cadoria, &c. se fará na ordem seguinte: 1.º Que
» idade tem o Navio, ou Embarcação: 2.º O lugar
» onde foi construido, e o em que tem sido esquipa-
» do: 3.º De que madeira he construido, ou concer-
» tado: 4.º Se está bem calafetado, senão faz agua:
» 5.º Se o Navio, ou Embarcação he bem provído de

» mas-

„ maſtros, vergas, cordages, vélas, ancoras, cabos,
„ e todos os outros apparelhos, e pertenças neceſſarias
„ para a viagem projectada: 6.° Qual he o lugar on-
„ de eſtá o Navio ao tempo do Seguro: 7.° Qual he
„ o lugar do ſeu deſtino: 8.° A que portos deve abor-
„ dar: 9.° Em que tempo do anno deve partir, e qual-
„ quer outra circumſtancia relativa á viagem do dito
„ Navio. „

Quando o Segurado commette, por inadvertencia, e ſimples falta de exacção, erro de nome na declaração do Navio, com tudo, o Seguro ſubſiſte, ſe conſta da identidade deſte Navio, ou Embarcação, iſto he, ſe ſe moſtra por provas relevantes: 1.° Que o Navio deſignado na Apolice era o proprio que o Segurador tinha em viſta, e em que verdadeiramente ſe corrêrão os riſcos do caſco, ou carregação ſegurada: 2.° Se o em que ſe corrêrão os riſcos, era melhor que o nomeado, ou ao menos equivalente na eſtrúctura, força, e actividade de navegar (que são as qualidades ſubſtanciaes ligadas com o intereſſe dos Seguradores, e que podem motivar a acceitação, ou recuſação do contrato); e o erro, ou equivocação do Segurado ſó recahe na denominação accidental da meſma eſtructura. Neſtes dous caſos he evidente, que, acontecendo o ſiniſtro, não podem os Seguradores ſer deſobrigados da reſponſabilidade; viſto que não tem juſta razão de queixarem-ſe de ſe lhes ter, contra a ſua intenção, e vontade, aggravado os riſcos da viagem ſegurada. O que ainda mais tem lugar, ſe o Navio, em que ſe corrêrão os riſcos, era de ſuperior qualidade do enunciado na Apolice; porque, neſta hypotheſe, não ſendo offendido, antes melhorado o intereſſe dos Seguradores, tem applicação as regras de Direito, que o *erro do nome não perjudica, quando conſta da couſa; e que a erronea indicação não vicia a ſubſtancia do facto.*

Pe-

Pelo que, ſe, v. g. ſe faz o Seguro, denominando-ſe a Embarcação hum *Bergantim*, e na realidade o em que ſe corrião os riſcos era huma *Sumaca*, porém de igual, ou ainda maior força do que os Bergantins ordinarios, he inqueſtionavel a validade do contrato; pois o objecto da Apolice vem a ſer ſubſtancialmente identico, e apenas diverſifica em huma accidental denominação, que he abſolutamente indifferente, e inſignificante para o exito da navegação, e intereſſe dos Seguradores.

Semelhantemente, ſe ſe fazem varios Seguros ſobre o meſmo Navio, porém debaixo de diverſos nomes, por innocente erro do Segurado, v. g. hum Seguro foi feito, declarando-ſe na Apolice ſer o nome do Navio o *Leão feliz*; outro Seguro he feito com a declaração ſimplesmente do nome de, *o Leão*, e outro com o nome *o Feliz*; ſe eſte Navio ſiniſtrou, os Seguradores não podem recuſar o pagamento, com o pretexto de ſe não ter feito exacta declaração do nome; com tanto que haja prova da identidade do Navio.

A prova deſta identidade ſe conſidera relevante, quando ſe moſtra: 1.° Que o Capitão, Officiaes, e Equipagem erão os meſmos: 2.° Que tambem o era a carregação: 3.° Que o Navio ſahíra do meſmo porto, em igual tempo, e para a meſma viagem, e deſtino: 4.° Que tem a identica origem, qualidade, dominio, e outras circumſtancias conſpirantes a verificar a certeza do objecto.

Mas ſe tal identidade não póde verificar-ſe de modo concludente, e de facto, ſe declare na Apolice ter ſido feito o Seguro ſobre hum Navio determinado, e que a carregação foi poſta, e tranſportada em Navio diſtincto, neſte caſo, ſe o Segurado praticou iſto por malicia para perjudicar os Seguradores, o Seguro he nullo pela fraude; ſe o fez deliberadamente, poſto ſem deſignio

fraudulento, por querer mudar, antes de principiar a viagem, o plano da ſua eſpeculação mercantil he igualmente nullo pela arbitraria mudança, feita ſem conſentimento dos Seguradores: ſe finalmente obrou por ſimples engano, e equivocação de nome, he tambem nullo; porque neſtas circumſtancias o erro vem a recahir ſobre objecto ſubſtancial, que muito varía o riſco dos Seguradores; que por iſſo, em caſo de ſiniſtro, ſendo demandados para indemnização, juſtamente ſe defendem, allegando, que ſó tiverão intenção de correr os riſcos no eſpecifico Navio nomeado na Apolice, e não em outro diverſo, em que forão carregados os effeitos ſeguros.

Por exemplo: pertendendo alguem ſegurar ſobre o Navio *Alcides*, e havendo para eſſe fim carregado ſeus effeitos, com tudo, por equivocação de nome, e contra a ſua intenção, declara na Apolice fazer o Seguro ſobre o Navio *Invencivel*, aliàs diſtincto daquelloutro: neſte caſo a Apolice he nulla, e os Seguradores, quando ſiniſtraſſem ambos os Navios, não podião ſer conſtrangidos a pagar couſa alguma; porque, perdendo-ſe o *Alcides*, em que eſtavão os effeitos, podem dizer, que ſó tomárão o Seguro ſobre o *Invencivel*, nomeado na Apolice; e perdendo-ſe eſte, aſſiſte-lhes direito para oppôrem, que em tal Navio não havião ſido carregados os effeitos, que erão o objecto do Seguro, e que, por tanto, faltava a materia, e fundamento do contrato; ſendo abſurdo pertender o Segurado ſer indemnizado do damno acontecido a ſemelhante Navio, quando aliàs ahi nada perdêra. (1)

Quando as enunciações tendentes a eſpecificar a qualidade do Navio são accidentaes, iſto he, não pertencem aos requiſitos ſubſtanciaes, que conſtituem hum Na-

(1) Vid. Part. 2. Cap. 12. do *Storno*.

Navio, ou Embarcação propria para a Navegação, ou os diſtinguem quanto á ſua eſtructura, e velejação, mas concorrem para augmentar, ou diminuir a idéa do riſco, ellas devem ſer declaradas na Apolice; como v. g. ſe o Navio, ou Embarcação he hum Corſario: pois he evidente, que hum Navio deſta natureza procura os perigos em lugar de evitallos.

CAPITULO XV.

Do Seguro feito ſobre differentes Navios nomeados na Apolice.

O Segurado póde, em huma ſó Apolice, fazer o Seguro de effeitos, ou valores diſtribuidos em varios Navios, que bem quizer, (1) deſignando o nome, e qualidade dos meſmos Navios, *conjuncta*, ou *alternativamente*. Se alguem ſegura, v. g. o valor de 10☉ cruzados no Navio *Thetis*, *Triton*, *Alcides*, eſta deſignação de Navios he *conjuncta*; ſe porém ſegura ſobre *Thetis*, ou *Triton*, ou *Alcides*, eſta deſignação he *alternativa*, e tem effeitos diſtinctos.

Na deſignação conjuncta he livre ao Segurado declarar, ou não, a quantia que pertende ſegurar em cada Navio; ſe a declara, o Segurador, no caſo de perder-ſe algum deſtes Navios individualmente nomeados, ſó he obrigado a pagar a importancia que o Segurado deſtinou, e fixou na Apolice para o meſmo Navio, poſto que ahi carregaſſe maior quantidade: ſe a não declara, o Segurador reſponde pelo real valor da carga, e importancia de que correo os riſcos em tal Navio; com tanto que o Segurado moſtre, que tambem diſtribuíra outros valores pelos mais Navios.

(1) Emerig. Cap. 6. Sect. 6.

Porém se o mesmo Segurado, em lugar de fazer distribuição dos ditos effeitos, e valores, proporcionalmente ao número dos Navios nomeados, accumula a totalidade delles em hum só, e este se perde, deve-se distinguir, se taxou, ou não, para cada Navio quantidade certa. Se taxou, o Segurador só responde por esta quantidade, nos termos do seu ajuste; se não taxou, só ha direito de se requerer a indemnização da perda, quanto á somma parcial correspondente a cada Navio, como se tivesse sido feita distribuição igual de carga, e quantia segurada por todos elles; pois esta he a presumida intenção das partes. Em hum, e outro caso o Segurador deve retornar o premio do excesso da quantia, que não ficou por sua conta. E ainda que os mais Navios tambem se perdessem, com tudo a sua sorte he indifferente aos Seguradores; porque o Seguro feito sobre elles vem a ser caduco, e frustratorio, por falta da carregação real, e effectiva, que he o alimento do risco, e o titulo por que os Seguradores tem direito de pedir indemnidade.

Na designação alternativa dos Navios nomeados pela clausula *em tal*, *ou tal*; póde o Segurado ou distribuir a carga por elles, nas proporções que quizer, ou carregalla toda em hum só Navio, e não obstante isso subsiste o Seguro; pois, em virtude daquella clausula, fica o risco consolidado no Navio que eleger, e a obrigação alternativa se converte em individual, e solidaria.

Póde-se nas Apolices inserir a clausula de se poder no curso da viagem carregar os effeitos segurados em hum, ou mais Navios differentes do nomeado na Apolice.

Se hum Negociante destina distribuir as suas mercadorias por diversos Navios, e com esta declaração faz o Seguro dellas com clausula de principiarem os ris-

cos por conta do Segurador desde o transporte das mesmas nos barcos, em que se costumão levar os effeitos para bordo dos Navios, he questão, se, carregando-se todas as mercadorias em hum só barco, e perdendo-se este, o Segurador he obrigado á perda total? Guidon de la Mer Capitulo XIII. Tom. I. sustenta que não; pois o Segurado não tem direito de aggravar a condição do Segurador, reunindo em hum só barco os riscos de toda a carregação, quando, segundo o contrato, devião ser divididos; porém o célebre Valin, commentando o Artigo XXXII. das Ordenanças de Marinha de França Titulo *dos Seguros*, decide o contrario, affirmando que, não obstante aquelle pacto, o Segurado não he obrigado a dividir em diversos barcos as mercadorias seguradas, proporcionalmente aos Navios, para que são distinados; pois a divisão declarada na Apolice só diz respeito aos mesmos Navios, e não aos barcos conductores. Emerigon conforma-se a este parecer.

CAPITULO XVI.

Da Clausula: Em qualquer Navio, ou Navios.

AInda que acima se estabeleceo a regra de ser necessaria a declaração do nome, e qualidade do Navio na Apolice, sendo possivel, com tudo, o expediente do Commercio exige que esta regra se limite nos casos em que o Segurado, tendo os fundos em poder de seus Correspondentes em Praças estrangeiras, e Paizes remotos, como Asia, Africa, America, (1) e havendo dado ordem para remessa, e retorno delles, ignora com tudo o Navio, em que lhe hajão de ser carregados effeitos por sua conta; ou ainda que tenha sobre isso

(1) Emerig. Cap. 6. Sect. 4.

isso avisos, com tudo não sabe que resoluções possão os ditos Correspondentes tomar a respeito do Navio, tempo de sahida, e quantidade de carga, por circumstancias que occorrão, e de que não seja possivel receber as informações em tempo.

Para se prevenirem os inconvenientes desta incerteza, se tem introduzido omittir-se nas Apolices, naquelle caso, a declaração do especifico Navio, em que o Segurador deva correr os riscos, e fazer-se a nomeação pela generalidade da clausula: *em qualquer, ou quaesquer Navios: em hum, ou mais Navios*, ou outras enunciações semelhantes; porém, a fim de se precaverem as fraudes, he indispensavel que o Segurado declare a pessoa, a quem vem consignados os effeitos, ou mostre que forão navegados por sua conta, posto que dirigidos nominalmente a outro, especificando todavia a parte do mundo, Continente, ou Ilhas, onde devão ser carregados os mesmos effeitos (tal he a disposição das Ord. Marin. de França Art. IV.) As Leis de Marinha da Prussia requerem demais, que o Segurado, logo que tiver aviso da carregação, e expedição do Navio, vindo daquellas partes, o faça notificar aos Seguradores; precaução sem dúvida muito acertada, e indispensavel.

Póde-se tambem fazer o Seguro, declarando-se na Apolice o nome, e qualidade individual do Navio, ou Navios, em que se pertende correr a aventura, accrescentando-se por cautela a clausula: *ou em qualquer outro.*

Póde-se tambem fazer a nomeação do Navio debaixo da clausula: *pelos primeiros Navios, que sahirem de tal porto, ou tal parte do mundo, em hum tempo fixo* na Apolice. Se houve carregação effectiva em taes Navios, o Segurador responde pelos damnos; senão houve, storna-se o Seguro, e o Segurador restitue

tue o premio, deduzindo meio por cento pela ſua aſſignatura. (1)

CAPITULO XVII.

Da declaração do nome do Capitão.

POr geral uſo mercantil he neceſſario declarar-ſe na Apolice o nome do Capitão, ou Meſtre do Navio, ſobre que ſe faz o Seguro, (2) ſeja por nomeação eſpecifica, ſeja por huma deſignação generica em virtude da clauſula: *ou outro por elle.* Eſte uſo he racionavel; porque, dependendo em boa parte a direcção, e felicidade das viagens da habilidade dos Capitães, ou Meſtres, ſendo o intereſſe, e fortuna dos Seguradores entregue á deſtreza, e caracter de taes peſſoas, he evidente que á proporção do conceito, que ſe fórma na Praça, da ſua pericia, probidade, prudencia, e córagem nautica, aſſim no eſpirito dos meſmos Seguradores ſe augmenta, ou diminue a idéa do perigo da viagem ſegurada, para ſe reſolverem a excluir o Seguro, ou regular o premio. Além de que, a eſpecificação do nome do Capitão contribue para ſe demonſtrar, em caſo de dúvida, a identidade do Navio, podendo acontecer haverem outros Navios da meſma denominação, que facilmente ſe diſtinguem pelas differenças dos reſpectivos Capitães.

He certo que nas grandes Praças de Commercio, os Seguradores, de ordinario, recebem ſem repugnancia quaeſquer Seguros, ſem attenderem no calculo do premio á qualidade do Capitão, e conſiderão eſta circumſtancia como indifferente ao riſco, na ſuppoſição de te-

(1) Vid. Part. 2. Cap. 12. e 13. do *Storno*, e *Retorno do premio*. (2) Emerig. Cap. 7. Ord. Marin. Art. 3. Baldaſ. Part. 1. Tit. 4. Wesket. v. *Mas ter*.

terem quaesquer Capitães, ou Mestres de Navios, e Embarcações, aquella idoneidade, que os constitue proprios para fazerem, segundo a arte, a viagem segurada; e por isso as Apolices de Inglaterra costumão ter a clausula: *Whosoever else shall go for master in the said ship*, qualquer que for o Capitão, ou Mestre do dito Navio.

Com tudo, huma vez que na Apolice se designa o especifico nome do Capitão, ou Mestre, se depois, acontecendo o sinistro, se mostra que o Capitão do Navio era na realidade differente do que fora alli nomeado, o Seguro he nullo; porque ao Segurado não he licito variar, nem ainda em hum apice, dos termos do contrato, sem consentimento dos Seguradores: muito mais quando a variedade recahe sobre hum objecto, que influe no risco dos mesmos, como he sem dúvida a mudança do Capitão do Navio; podendo elles, em tal caso, dizer com razão, que não se havião prestado ao Seguro, senão pela confiança na habilidade do Capitão nomeado.

Havendo erro na declaração do nome do Capitão, o Seguro não se annulla, sendo o erro accidental, sem designio de se fraudar aos Seguradores, e constar da identidade do Navio, e Capitão, que ambas as partes tinhão em vista na occasião do contrato.

Em tempo de guerra he tambem necessario que se declare na Apolice a Nação do Capitão; porque esta circumstancia he muito essencial, visto que augmenta o risco dos Seguradores; pois sendo visitado o Navio, e pertencendo o Capitão á Nação de Potencia inimiga, ha grande perigo de preza, por se dar com isso suspeita de não ser o Navio, e sua carga propriedade neutral.

CA-

CAPITULO XVIII.

Da clauſula do Capitão : ou quem por elle.

COmo a declaração do eſpecifico nome do Capitão na Apolice tem ſido muitas vezes materia de diſputas dos Seguradores, (1) e, ſegundo o rigor da Juriſprudencia dos Seguros, toda a variação no contrato, ainda ſem fraude, ou culpa do Segurado, altera, e diſſolve os vinculos da obrigação preexiſtente, introduzioſe na pratica dos Seguros hum modo generico de nomear-ſe o Capitão do Navio pela clauſula: *ou quem por elle*, ou outra ſemelhante. Eſta clauſula he muito ſaudavel, porque previne os inconvenientes da deſignação individual da peſſoa do meſmo Capitão, que em muitas occaſiões he impoſſivel fazer-ſe, e que em outras póde muito perjudicar aos Segurados carregadores, quer a carregação ſe faça no lugar do Seguro, quer em porto diſtante, por ſua conta, e ordem; pois no primeiro caſo, o Segurado tendo feito o ſeu Seguro, declarando o Capitão, que era do Navio a eſſe tempo, póde com tudo ignorar, ſe o Proprietario, Fretador, ou Conſignatario do Navio mudou depois o meſmo Capitão; e permanecendo neſta boa fé, não ſe precaucionar com reſórma da Apolice, quanto á variação deſta circumſtancia, e ficar por iſſo expoſto a perder por facto alheio o fruto do ſeu contrato: no ſegundo caſo, he bem poſſivel, e muito uſual, que eſperando de ſeus Correſpondentes remeſſas de portos diſtantes, ſegundo os aviſos, e ordens, igualmente ignore em que Navios lhe viráõ, e quaes ſejão os reſpectivos Capitães.

Por eſta cauſa toda a peſſoa prudente deve inſerir na

(1) Emerig. Cap. 7. Sect. 1.

na Apolice a dita claufula do Capitão : *ou quem por elle*, ainda que lhe faiba o nome, e tenha a certeza que o Navio, em que fe corre o rifco, feguirá viagem debaixo do feu commando.

CAPITULO XIX.

Da declaração na Apolice da importancia fegurada.

HE evidente a neceffidade de fe declarar na Apolice a quantia em que importa a coufa fegurada, quer fe requeira o Seguro de mercadorias, quer de Navio, e feus apparelhos, ou outros objectos feguraveis, que fe explicaráõ nos Capitulos feguintes. (1) A razão he: 1.º Porque toda a obrigação deve ter hum objecto certo; e importa ao Segurador faber a quantidade, pela qual tem de refponder no cafo de finiftro: 2.º Porque da quantidade de tal importancia tambem depende a facilidade, ou difficuldade de receber o Segurador fobre fi o rifco da coufa alheia; pois quando a quantia, de que fe pede o Seguro, he tenue, o Segurador fe abalança, com menos repugnancia, a correr os hafares da navegação; fe ao contrario he grande, e fe requer o Seguro fobre hum fó Navio, tendo o Segurador já tomado nelle, ou outros Navios, mais feguros, que fe achão pendentes, a refolução de fe carregar de novos rifcos he materia de maior deliberação, e confelho.

Nefta materia a regra fundamental he, que a quantia fegurada deve correfponder ao *real*, e *jufto* valor da coufa expofta aos perigos maritimos, aliàs o Seguro não fubfifte.

Diz-fe *real*, e *jufto* valor, porque he neceffario que ef-

(1) Emerig. Cap. 9. Sect. 3. 4. e 5. Baldaf. Part. 4. Tit. 1. 2. 3. e 4. Millar. pag. 223. e feg.

eſtes dous requiſitos cumulativamente concorrão, para que a Apolice ſeja válida, e produza obrigação civil.

Deve ſer *real* o valor; porque ſe elle he ſimulado, e inexiſtente, iſto he, ſe o Segurado não tinha no Navio, ou Embarcação, ſobre que o Segurador conſiderava correr o riſco, couſa alguma ſua, ou intereſſe proprio, legitimo, preexiſtente ao tempo do contrato, e que tiveſſe ſido expoſto aos perigos da navegação, o Seguro caduca, por faltar o fundamento, ou materia eſſencial da obrigação; pois o nada não ſe ſegura, e ninguem póde pedir indemnização do que não arriſcou, nem perdeo, que já eſtiveſſe fyſicamente incorporado ao ſeu patrimonio. Daqui vem, que em rigor de juſtiça, não ſe conſidera intereſſe ſeguravel o lucro eſperado de qualquer eſpeculação mercantil, por ſer hum objecto puramente imaginario, e muitas vezes quimerico, e impoſſivel de realizar-ſe.

Deve ſer *juſto* o valor; pois ainda que o Segurado tiveſſe alguma couſa, e real intereſſe no Navio, ou Embarcação, em que ſe correrão os riſcos, com tudo, ſe eſſa couſa, ou intereſſe, tinha ſido deſignada na Apolice em maior importancia do que na realidade valia ao tempo ou da carregação, ou do principio dos riſcos, eſte exceſſo de valor vem a ſer nominal, exaggerado, e ficticio; e não póde ſer objecto de Seguro propriamente dito, antes fica logo a Apolice ſem effeito na parte daquelle exceſſo; pois ſeria evidente a injuſtiça, ou, para melhor dizer, a uſurpação do alheio, pertender o Segurado ſer indemnizado de maior importancia do que verdadeiramente houveſſe perdido, e viria a tirar lucro do damno alheio, e ter ainda maior proveito no ſiniſtro, do que em chegar o Navio a ſalvamento: o que he manifeſtamente contra a natureza, e eſſencia do Seguro, que não he hum meio de adquirir, mas ſimplesmente de evitar o damno, e perda poſitiva do capital arriſcado.

He ſobre todos tão ſagrado, e de particular natureza o contrato do Seguro, (1) que não tolera a menor ſombra de engano, e má fé. Na compra, e venda he licito ás partes contrahentes tirar a avantagem poſſivel de ſeu ajuſte, fazendo cada hum a ſua condição melhor, por hum conſentimento livre, e reciproco; com tanto que não haja falſidade, e dolo; de ſorte que a fixação do preço depende da facilidade, e da condeſcendencia daquelle, que tem maior intereſſe em concluir o mercado. Por tanto, eſte contrato ſoffre que as partes avaliem as couſas, que são objecto de venda, em maior preço, do que na realidade teria na eſtimação geral; e ſubſiſte o trato em rigor civil, ſe a lesão não excedé á metade do juſto preço.

Porém eſte eſpirito de ſagacidade, e induſtria, que ſe tolera na compra, e venda, e que he hum meio de adquirir, he ſeveramente repellido no Seguro, que não he mais que hum contrato de indemnidade, ou precaução para não perder.

Antigamente em alguns paizes, principalmente na Italia, como mais extenſamente diremos na Segunda Parte, Capitulo V. era indifferente á validade do Seguro ſer, ou não, a importancia declarada na Apolice excedente ao real, e juſto valor da couſa ſegurada; porque alli erão frequentados os Seguros impropriamente ditos, que ſe fazião *por modo de apoſta*. Porém as Nações as mais illuminadas tem preſentemente proſcripto ſemelhante abuſo, que ſervia de cuberta a abominaveis malfeitorias; pois a experiencia moſtrou, que algumas peſſoas mal intencionadas, fazendo Seguros de grandes ſommas ſobre Navios, não tendo nelles real intereſſe, ou tendo-o muito limitado, ſe colloiavão com os Capitães, e gentes do mar, a fim de os encalhar, queimar,

(1) Emerig. Cap. 9. Sect. 1. e 2.

mar, e perder; e depois vinhão requerer a importancia ſegurada, tirando lucro do ſeu delicto; o que a Juſtiça não póde já mais authorizar.

Outros ha (e iſto he frequentiſſimo em muitas Praças) que, ſem deſignio algum fraudulento, porém com immoderada cubiça de ganho, fazem os Seguros, dando ás couſas ſeguradas huma importancia muito excedente ao ſeu real valor, incluindo o premio, e premio dos premios, e até os imaginarios proveitos eſperados da ſua eſpeculação; calculando tudo de ſorte, que, no caſo de ſiniſtro, vem não ſó a indemnizar-ſe do ſeu verdadeiro capital, ſenão tambem a adquirirem o que em commercio regular, e ainda em circumſtancias avantajoſas, não ſe poderião prometter, ou eſperar. Pelo que vinhão a ter commodo da calamidade dos Seguradores, e ſerem mais affortunados com a perda, do que com a ſalvação do Navio, em que ſe corrião os riſcos; o que he ſem dúvida muito odioſo, e injuſto.

As Ordenanças da Marinha de França, para prevenirem taes abuſos, eſtabelecem em primeiro lugar no Artigo XVIII, e XIX, que os carregadores dos effeitos ſegurados correráõ o riſco da decima parte do real valor dos meſmos effeitos, ſe na Apolice não ha declaração expreſſa de que ſe pertende ſegurar o total; e que ſe os carregadores eſtiverem no Navio, em que eſtão embarcados, ou forem os proprietarios delle, ſerão obrigados a correr os riſcos deſſa decima parte, ainda que aliàs declarem que ſegurão todo o intereſſe. Em ſegundo lugar nos Artigos XXII, e LV prohibem o fazer ſegurar, ou reſegurar, doloſamente effeitos em mais do ſeu valor, por huma ou mais Apolices, ſob pena de nullidade do Seguro, e de confiſcação das mercadorias, e de ſer o Segurado punido exemplarmente, ſe requereſſe aos Seguradores as ſommas ſeguradas além do dito verdadeiro valor.

Eſ-

Eſta pena de nullidade he modificada no Artigo XXIII, no caſo de que ſe ache huma, ou mais Apolices feita ſem fraude, em que a importancia enunciada exceda o valor dos effeitos ſeguros; determinando-ſe, que ſubſiſta o contrato até a concurrencia da real eſtimação dos meſmos effeitos, ficando os Seguradores, no caſo de perda, obrigados a reſponder, cada hum á proporção das ſommas por elles ſeguradas, e até de retornarem o premio excedente ao real valor de taes effeitos, á reſerva do meio por cento, que ſempre lhes he devido pela ſua aſſignatura.

Nos Artigos XXIV, e XXV determina-ſe, que havendo muitas Apolices feitas ſem fraude, ſe a primeira correſponder ao valor dos effeitos ſegurados, ella ſubſiſtirá unicamente, e as outras caducaráõ, e os Seguradores reſtituiráõ o premio que tiverem recebido, á reſerva do dito meio por cento; e no caſo que eſſa primeira não ſuba ao valor dos effeitos, os Seguradores da ſegunda responderáõ pelo exceſſo; e tendo-ſe carregado effeitos de valor ſufficiente para encher todos os Seguros, devem eſtes ſer conſiderados como feitos por huma, e a meſma Apolice; e havendo perda, todos os Seguradores a ſupportaráõ conjunctamente.

Ordinariamente ſe entende por preço a *expreſsão do valor de qualquer couſa por alguma medida commum de moeda, ou outro equivalente*, como os metaes precioſos, principalmente o ouro, e a prata, que são pelo ſeu pezo, incorruptibilidade, e outros dotes naturaes, de grande uſo, e facilidade para o Commercio, ſendo elles por iſſo conſiderados os repreſentantes de todos os valores; porém, ſegundo as theorias do célebre Author das riquezas das Nações, he neceſſario corrigir eſte erro, e illusão vulgar. Pois na realidade a repreſentação dos valores he reciproca a todas as couſas, e não hum privilegio excluſivo dos metaes cunhados, ou em barra; por-

porque, não obſtante o valor nominal da moeda, dado pelo Soberano do reſpectivo territorio, os metaes augmentão, ou diminuem de valor, como todos os outros generos, ſegundo as circumſtancias do Commercio; e tanto v. g. huma caixa de aſſucar repreſenta cem mil reis em dinheiro, como eſta quantia repreſenta aquella caixa, ſeja a meſma quantia em dinheiro, letra, fazenda, ou ainda algum ſerviço de igual eſtimação.

Valor, importancia, e preço são termos ſubſtancialmente ſynonymos; e quando ſe trata de trafico, e circulação mercantil, ſignificão a eſtimação que ſe dá aos effeitos giraveis, á proporção da ſua utilidade, raridade, concurrencia de compradores, e vendedores, facilidade de conſumo, e exportação. Eſtas quatro condições entrão copulativamente, como requiſitos eſſenciaes, na compoſição do preço de todos os objectos de commercio.

O que decide porém do preço, e valor venal de alguma couſa, para dizer-ſe que he civilmente juſto, não he a affeição indefinida, e arbitraria, que lhe dão o vendedor, e comprador, nem ainda a utilidade que eſtes poſsão tirar da meſma pela ſua particular induſtria, mas ſim a commum, e geral eſtimação, que della ſe faz, ao tempo do contrato, no lugar em que exiſte. He principio de Direito Civil, adoptado na Ordenação do Reino Liv. IV. Tit. XIII.

Pelo que, o preço do cuſto não he a regra do verdadeiro valor das couſas; porque o comprador, ou vendedor podia comprar, ou vender caro, ou barato, tirando avantagem (como ordinariamente acontece) da inexperiencia, neceſſidade, ou capricho daquelle, que moſtrou ter intereſſe de ultimar o contrato.

Tambem o preço da venda a credito não decide do juſto valor da couſa; porque ſemelhantes vendas ſempre ſe ajuſtão por mais alto preço, do que as feitas a dinheiro á viſta: neſte caſo a maioria do preço não per-

tence ao valor da cousa, mas a negocio distincto; pois vem a corresponder ao interesse legal do dinheiro, a que o vendedor tinha direito, se fosse logo pago em moeda corrente, e fizesse delle emprego, ou applicação, que lhe vencesse os juros da Lei.

Além disto ninguem ignora, que as circumstancias dos lugares, e tempos, continuamente variadas, fazem incessantemente variar o preço de todos os generos do Commercio. Cada dia tem o seu preço particular. Nas Praças bem reguladas costuma-se todas as semanas imprimir, e dar ao público huma Lista, ou Minuta dos preços de todos os dias dos principaes effeitos, que entrão na circulação. Esta pratica he de grande utilidade para se evitarem, ou decidirem as controversias sobre o primitivo valor das cousas seguradas; porém como este soccorro não existe em muitos lugares, he necessario estabelecerem-se algumas regras, para se fazer exacto conceito do que fórma a totalidade do valor dos objectos do Seguro, para o effeito de não poderem os Seguradores, em caso de sinistro, oppôr dúvida ao pagamento.

Este valor comprehende: 1.° o preço do primeiro custo corrente na Praça no tempo, e lugar da carregação, e não o do lugar do destino; (1) porque a este só se attende no caso de avaría grossa, como em seu lugar se dirá: 2.° o preço que accresceo á cousa até o tempo, em que se principiárão a correr os riscos, isto he, antecedentemente á epoca de se fazer o Navio á véla; pois sendo incontestavel que os generos comprados, e guardados em armazens, ou embarcados nos Navios destinados a seu transporte, podem augmentar de preço pelas causas naturaes, que influem no valor dos

(1) Ord. M. de Franc. Art. 15. e 64. Valin a este Tit. Emerig. Cap. 9. Sect. 6. Cap. 17. Sect. 9.

dos effeitos, este augmento he effectivamente huma entidade real, e proveito legitimamente adquirido ao Proprietario; e por consequencia póde ser justa materia de Seguro: 3.º as despezas do enfardamento, caixote, vasilha, carretos, embarque, direitos da Alfandega, ou quaesquer outros, que se devão pagar: 4.º a commissão da compra, e expedição. Todos estes valores devem entrar na Factura da cousa segurada, e os Seguradores não podem recusar a sua somma.

Alguns Authores são de parecer, que he licito incorporar na mesma Factura o premio do Seguro, e até a maioria do preço da cousa comprada a credito; pois reputão este accrescimo de valores como despezas, que fazem parte integral da carregação; porém esta materia soffre contestação. (1)

O que se diz do preço, e estimação de quaesquer effeitos, e mercadorias, he igualmente applicavel ao Navio, e seus apparelhos. Pelo que, não he permittido fazer segurallos em huma somma, que exceda o seu real valor ao tempo da partida, como abusivamente praticão muitos Proprietarios, e Armadores; porém he licito accrescentar as despezas do costeio, apparelhos, armamento, comedorias, soldadas adiantadas da equipagem, e as mais necessarias para a expedição do mesmo Navio.

CAPITULO XX.

Da estimação da cousa segurada feita na Apolice.

NO Capitulo V. já indicámos a divisão das Apolices em *abertas*, e *avaliadas*. (2) Apolices *abertas* são as que não contém a estimação da cousa se-

(1) Vid. Cap. 21. Regulação da Casa dos Seguros. (2) Emerig. Cap. 9. Sect. 3. 4. e 5. Baldas. Part. 4. Tit. 1. e 2. Park Cap. 1. pag. 1. Wesket v. *Interest. Valuation.* Vid. John Millar *Elem. of Insurance.* pag. 246.

ſegurada. Apolices *avaliadas* são aquellas, em que ſe faz eſſa eſtimação por ajuſte das partes. Como o real valor do Navio, ou Carregação, coſtuma ſer materia de diſputa judicial, e de pretexto aos Seguradores para recuſarem, ou retardarem o pagamento no caſo de perda, e a prova deſte valor he ſempre incommoda, e em muitas circumſtancias difficil, e pouco ſatisfatoria; introduzio-ſe a prudente, e util prática de avaliar logo o Segurado na Apolice a couſa, de que pede o Seguro, em huma ſomma, ou preço fixo, e os Seguradores por pacto expreſſo aſſentir a elle, firmando-o com a ſua aſſignatura.

Quando ſe faz o Seguro de Navios, ſeus apparelhos, armamento, e munições de guerra, e bocca he determinado pelos Regulamentos de Marinha de algumas Nações, que ſe faça logo a eſtimação na Apolice, precedendo veſtoria, e avaliação por peritos, ou ſimplesmente por convenção das partes. As Ordenanças da Marinha de França (1) preſcrevem tambem a eſtimação convencional; ainda que Pothier, e Valin dizem, que eſta diſpoſição he meramente enunciativa, e não obrigatoria, não conſiderando tal eſtimação da eſſencia do Seguro, mas ſim do arbitrio, e prudencia do Segurado.

Os effeitos das Apolices abertas, ou avaliadas, são muito diſtinctos.

Nas Apolices abertas, acontecendo a perda, os Seguradores demandados para a indemnização, tem direito de requerer, que o Segurado juſtifique que a couſa ſegura tinha o valor correſpondente á ſomma, ou importancia deſignada na meſma Apolice; e não podem ſer obrigados ao pagamento, ſenão da parte, em que ſe moſtrar verificado aquelle valor; ſalvo no caſo de fraude, porque eſta annulla originariamente a Apolice. Eſta prova do real valor deve-ſe fazer, exhibindo o Segu-

(1) Art. 8. Tit. dos Seguros.

gurado a Factura, e Conhecimento coherente a ella; contas de venda, e outros documentos, ou peças probantes; e póde ser compellido a apresentar em Juizo seus Livros, sendo o Segurado Negociante.

Nas Apolices avaliadas, a estimação ahi expressa faz fé contra os Seguradores, e se presume justa, em quanto estes não provarem cumpridamente o contrario; ella fórma o titulo do Segurado, para exigir immediatamente a importancia estimada, que se considera provisoriamente liquida. Além disto, por virtude da mesma, o Segurado não póde ser constrangido a exhibir seus Livros, Factura, ou outros papeis concernentes ao valor da cousa segurada; sendo a cargo dos Seguradores o mostrarem por provas proprias a falsidade, ou o excesso da dita estimação.

Do que se deprehende a essencial, e importantissima differença entre humas, e outras Apolices. Nas abertas o encargo da prova do verdadeiro valor incumbe ao Segurado; nas avaliadas porém aquelle onus, assás grave, recahe todo sobre os Seguradores. Esta differença he fundada em justiça; porque não se tendo perfixo o valor por convenção expressa na Apolice, sendo da essencia do contrato, que, no caso de perda, o Segurador não pague senão o que o Segurado tiver verdadeiramente perdido, he racionavel que este, antes de exigir a indemnidade, mostre que a cousa segurada tinha realmente a importancia, que se designou na Apolice.

Quando porém nella se fez a estimação por pacto expresso, posto o Segurador o firmasse com sua assignatura, com tudo, não se entende por isso excluido, no caso do sinistro, o exame, e verificação da verdade do valor da cousa segurada; pois, ainda que o Segurador conviesse na avaliação incluida pelo Segurado, he claro que este assenso não he dado, senão na hypothese da boa fé, e exacção do mesmo Segurado, e não póde de-

derogar a natureza do Seguro, que não he mais que hum contrato de indemnidade, em que não se considera, que os Seguradores tivessem intenção, ou se pudesse obrigar a satisfazer maior importancia, do que realmente existisse na cousa que era o objecto da Apolice. Além de que o expediente do Commercio, e a rapidez das suas operações exige, que estes não sejão morosos na acceitação dos Seguros, e que tenhão hum certo gráo de confiança na probidade dos Segurados, repousando provisoriamente nas suas declarações; tanto mais, que em muitas circumstancias he impraticavel, que antes de assignarem a Apolice, possão averiguar o valor das cousas seguradas, que existem em lugares distantes do em que se celebra o Seguro. Pelo que, no caso de perda, posto não seria decente, que depois de convirem, por pacto, no valor enunciado na Apolice, obrigassem aos Segurados a provar o mesmo valor; com tudo, a justiça não consente, que venhão a ser victimas da má fé dos Segurados, que talvez hajão feito huma estimação de valor inexistente, ou excessivo, pertendendo lucrar do sinistro, e fazer-se hum titulo de adquirir pela sua propria má fé; e por tanto, se os Seguradores puderem provar, que tal estimação não foi conforme á verdade, devem ser attendidos, e relevados da obrigação, se houve fraude; e não a havendo, deve a indemnização ser reduzida ao real valor do objecto do Seguro. Porém cumpre, que mostrem o excesso por provas, que estiverem em seu poder, sem que os Segurados recebão molestia, nem lhe subministrem para isso soccorro algum.

Ainda que tenha havido avaliação official por peritos, como acontece a respeito dos Navios, dos quaes muitas vezes se faz vestoria, e exame, previamente á sua partida, para constar a todo o tempo do seu estado de navegabilidade (o que he excellente policia dos

Por-

Portos, e util prática, tanto aos Segurados, como aos Seguradores) ainda que este exame, e avaliação seja relevante fundamento á Acção do Segurado; e tenha a seu favor a presumpção da Lei, com tudo deve esta ceder á verdade; e os Seguradores, sem embargo della, sendo demandados, no caso de perda, podem fazer proceder a nova avaliação; e segundo esta, regular-se o direito das partes.

Quando o excesso, que se provar contra a estimação da Apolice, he em pequena quantidade, deve desattender-se, por se evitarem contestações insignificantes: muito mais quando a franqueza he a alma do Commercio; devendo-se considerar qualquer excesso feito antes por erro, que por fraude, a não ser esta provada evidentemente, o que depende das circumstancias. Os Juizes costumão imputar antes a erro, do que a malicia as operações equivocas dos Negociantes: a equidade pede, que isto especialmente se pratique, quando o Seguro for requerido em consequencia de expedição feita em paizes remotos.

Como do exposto se manifesta o quanto seja avantajoso ao Segurado fazer na Apolice a estimação da cousa, de que se requer o Seguro, a prudencia dicta, que nunca ella se omitta, sendo possivel.

He porém de notar, que toda a estimação convencional na Apolice, ou qualquer outra indicação de valor da cousa segurada; presume-se dolosa, podendo-se provar, que ella excede o quarto do real, e justo preço da mesma cousa; e neste caso assiste aos Seguradores direito para annullarem o Seguro, pela fraude, e vicio original inherente ao contrato. (1)

Esta regra he necessaria para manter a boa ordem no Commercio, e atalharem-se as maquinações deshonest-

(1) Emerig. Cap. 9. Sec. 2. c 5.

neſtas dos Segurados no abuſo que fazem da avaliação dos effeitos, ou Navios, de que requerem o Seguro: o que tanto mais eſcrupuloſamente ſe deve guardar entre nós, viſto não haver Lei patria, que force os Segurados ao rigor de deixar fóra do Seguro dez por cento do valor real de tudo que ſe ſegura, e correrem os riſcos delles, ſegundo determinão muitos Regulamentos eſtrangeiros.

CAPITULO XXI.

Das couſas ſeguradas, e da ſua declaração na Apolice.

TUdo que entra em Commercio, e fórma real intereſſe ao Segurado, já exiſtente ao tempo do contrato, póde ſer materia de Seguro maritimo; (1) e ſe reduz a tres claſſes: 1.º a Mercadoria, ou Carregação, em cuja generalidade ſe comprehende toda a ſorte de bens moveis, ou effeitos circulantes conteudos no Navio, aſſim os do uſo dos Navegantes, e Proprietarios, como os deſtinados ao trafico mercantil; ſeus lucros, e retornos: 2.º Navios, ou Embarcações de todo o lote, ſeus apparelhos, e armamento, o frete, ſoldadas, deſpezas do coſteio, e expedição: 3.º a vida, e liberdade dos homens, e das beſtas; o premio do Seguro; o dinheiro dado a riſco.

Qualquer que ſeja a couſa, de que ſe pertende o Seguro, deve-ſe fazer na Apolice huma declaração expreſſa da meſma, *ſendo poſſivel*; porque toda a obrigação deve ter hum objecto certo; e importa prevenir, no caſo de perda, qualquer ſubſtituição fraudulenta, ou erronea de huma couſa por outra. Diz-ſe, *ſendo poſſivel*; porque em muitas circumſtancias aquella declaração he im-

(1) Emerig. Cap. 8. e 10. Baldaſ. Part. 3. Tit. 1.

impraticavel ; o que acontece , quando se requer o Seguro de effeitos carregados em lugares remotos , e ultramarinos , e o Segurado ignora a qualidade daquelles , de que seus Correspondentes lhe farão remessa.

A declaração da cousa segurada póde ser feita , ou por designação generica , ou por designação especifica , e huma , e outra ; ora conjuncta , ora separadamente.

Designação generica , he quando se faz segurar alguma quantia debaixo da clausula : *sobre as faculdades , e Mercadorias* , ou effeitos carregados em tal Navio , e esta designação he generica ; e por ella entende-se feito o Seguro tão sómente sobre os generos , e valores conteudos neste Navio , e pertencentes áquelle , por conta de quem se requereo o Seguro.

Designação especifica , he a que determina a cousa , que se pertende segurar ; como quando se requer o Seguro de certa somma sobre v. g. pipas de vinho , ou sobre o corpo de algum Navio , ou Embarcação , que se nomea.

Quando se faz o Seguro debaixo da designação generica , ou indefinida de *faculdades* , *mercadorias* , *carregação* , *effeitos* , *generos* , *fazendas* , *valores* , ou outra expressão semelhante , ella comprehende toda a qualidade de bens existentes a bordo do Navio , sobre que se correrão os riscos , ainda os não destinados a commercio , e só pertencentes ao uso do Segurado , como as que se dizem *pacotilhas* , e *victualhas*.

O Seguro sobre carregação não se extende ao Seguro sobre o corpo do Navio , e seus apparelhos , nem o Seguro deste comprehende o daquelle.

Póde-se fazer o Seguro , designando-se a cousa segurada conjuncta , ou separadamente.

Designação conjuncta , he quando se segurão , v. g. dez contos de reis sobre o corpo , e faculdades do Navio tal , ou sobre o casco , e carga do mesmo Navio.

Nes-

Neſte caſo o Navio, e carregação fazem huma ſó maſſa; e acontecendo a perda, baſta que o Segurado tenha intereſſe ou no caſco, ou na carga, para o Segurador ſer obrigado á indemnização.

Deſignação ſeparada, he quando ſe ſegurão, v. g. dous contos de reis ſobre o caſco do Navio tal, e dous ſobre a carga. Neſte caſo o Seguro de hum não ſe applica ao do outro, nem ſe communicão reciprocamente as perdas. Tambem he *deſignação ſeparada*, quando ſe faz o Seguro, v. g. de dous contos de reis ſobre o caſco do Navio tal, e dous ſobre certa eſpecie de effeitos nelle conteudos, como por exemplo caixas de aſſucar, que alli fórmão parte da carregação.

CAPITULO XXII.

Do Seguro do Navio.

O Seguro do corpo, ou caſco do Navio, ſeus apparelhos, e armamento, deſpezas do coſteamento, e expedição, he frequentiſſimo no Commercio; pois nenhum Proprietario, ou Armador de Navio, a conſultar as regras de prudencia, póde deixar de ſegurallo, em qualquer viagem de alguma conſideração, e perigo, ao menos em parte do ſeu valor; e he tambem a eſpecie de Seguro, em que os Seguradores correm o maior riſco, ſeguindo a fé dos Segurados na repreſentação, que eſtes lhes fazem da qualidade do Navio, e viagem projectada. (1)

O Seguro do Navio, e ſeus apparelhos, he abſolutamente diſtincto do Seguro das mercadorias, e effeitos que podem ſer carregados; de ſorte, que hum não ſe

(1) Baldaſ. Part. 4. Tit. 4. Pothier *Des Aſſur.* N. 151. Valin ao Tit. 64. Weskett v. *Ship.*

se comprehende no outro, nem com elle já mais se confunde.

Quando o Seguro se faz tão sómente sobre o Navio, pouco importa que elle esteja carregado, ou vasio; porque o Segurador se constitue logo responsavel; pois que tanto elle, como o Segurado, não tem por objecto do contrato senão o mesmo Navio.

Neste Seguro o Segurado tem obrigação de declarar fiel, e exactamente, bem como no Seguro das mercadorias, e effeitos, a qualidade do Navio, a viagem destinada, e todas as mais circumstancias, que podem augmentar o risco do Segurador, e influir na acceitação, ou recusação do Seguro, ou na quantidade do premio. Se aquella declaração não he feita com a fidelidade, e exacção conveniente, de sorte, que o risco do Segurador venha a ser maior, do que elle tinha razão de presumir ao tempo do contrato, seja isto por fraude, seja por simples negligencia do Segurado, o Seguro he nullo, e os Seguradores não são responsaveis, acontecendo o sinistro.

De todas as Ordenanças de Marinha das Potencias Maritimas da Europa nenhumas são mais providentes, e exactas nesta materia do que as da Imperatriz da Russia Catharina II.: ellas são concebidas nos termos seguintes, que são proprios para remover futuras duvidas sobre a innavegabilidade do Navio segurado, e firmarem-se os respectivos direitos do Segurador, e Segurado.

No Artigo CLXXXIV destas Ordenanças determina-se, que o Segurado declarará na ordem seguinte: 1.° a idade do Navio, ou Embarcação: 2.° o lugar onde tem sido construido, e o em que foi esquipado: 3.° de que madeira he construido, ou concertado: 4.° se está bem calafetado, se não faz agua: 5.° se o Navio, ou Embarcação he bem provído de mastros, vergas, cordagens, vélas, ancoras, cabos, e todos os

outros apparelhos, e pertenças necessarias para a viagem projectada: 6.º qual he o lugar onde está o Navio ao tempo do Seguro: 7.º qual he o lugar do seu destino: 8.º a que portos deve abordar: 9.º em que tempo do anno deve partir, e qualquer outra circumstancia relativa á viagem do dito Navio.

Segundo o uso mercantil, quando se faz o Seguro debaixo da generica denominação, *sobre o corpo*, *apparelhos*, *e armamento do Navio*, se entende tambem segurar-se a cordagem, velame, peças de artilharia, munições de guerra, e de boca, destinadas para uso do mesmo Navio; os adiantamentos de parte de soldadas (não a totalidade dellas), e todas as mais despezas, a fim de poder a Embarcação fazer-se á véla, e chegar ao porto do destino; igualmente comprehende aquella generalidade as vergas de sobrecellente, a artilharia, e armas de defeza, ancoras, e mais instrumentos ordinarios do Navio; e do mesmo modo a lancha, e escaler nelle conteudo.

Quando o Seguro se faz conjunctamente do corpo, e apparelhos do Navio, e de mercadorias, ou effeitos, neste caso o Seguro fórma huma só massa, posto que o risco se constitua em diversos objectos.

Se acontece algum infortunio ao Navio, que o reduz a estado de innavegabilidade no curso da viagem, e os effeitos fossem passados para outro, he questão o como se deve fazer o calculo sobre a distribuição da perda, quando na Apolice as partes não distinguírão, e convencionárão o modo desta distribuição. Por huma Declaração Real em França de 17 de Agosto de 1779 (1) se prescreve, que a somma segurada será repartida entre o Navio, e a sua carga, á proporção do respectivo valor, se este se acha fixo na Apolice; aliàs será taxado pelos peritos, fazendo-se visita, e vestoria legal.

CA-

(1) Emerigon Cap. 10. Sec. 1. §. 4.

CAPITULO XXIII.

Do Seguro da carregação : e que effeitos, ou mercadorias não se podem segurar sem especial declaração.

AInda que sejão válidos, e em muitas circumstancias necessarios os Seguros indeterminados, ou indefinidos de bens existentes a bordo de qualquer Navio, isto he, feitos debaixo das expressões genericas de mercadorias, carregação, generos, &c. ora conjuncta, ora separadamente, como se explicou no Capitulo antecedente (1), com tudo, pede a boa ordem, que sendo possivel, e sem inconveniente, se designe com a maior exacção na Apolice: 1.° a quantia do Seguro, que he tomado sobre o corpo do Navio, e a que pertence á carga, segundo a intenção do Segurado: 2.° se elle he tão sómente sobre a carga, se especifique a sua quantidade, qualidade, marca, número, caixa, barrica, ou vasilha de qualquer genero, enfardamento, e mais notas individuaes, que bem a distinguão, a fim de excluir-se em todo o tempo qualquer dúvida sobre a sua identidade, e interesse da pessoa, por cuja conta se requereo a Apolice; pois o Seguro de hum genero determinado não comprehende o de outro.

A carga do Navio póde ser composta ou de generos solidos, e menos sujeitos á avaria, e descaminho; ou de generos liquidos, e periveis, ou de facil deterioração, e extravio, e mais expostos aos perigos de perda a bordo do Navio, ou no curso da navegação.

A respeito daquelles primeiros, o Seguro subsiste, posto seja feito debaixo da designação generica de car-

(1) Baldas. Part. 3. Tit. 1. e Part. 4. Tit. 8. Wesket v. *Goods.* Perissable commodities Insufficiency.

regação, mercadorias, e effeitos; e em caſo de perda, moſtrando o Segurado conhecimento de carregação de bens que lhe pertenção, e foſſem expoſtos aos riſcos maritimos, o Segurador he obrigado á ſatisfação do damno.

Porém ſe o Seguro he ſobre carregação da dita ſegunda eſpecie de effeitos, he eſtabelecido em quaſi todas as Ordenanças de Marinha das Nações commerciantes, que os Seguradores não ſejão reſponſaveis pela perda, ſe delles não ſe fez na Apolice eſpecial declaração. Eſta legislação he fundada em juſtiça; pois ſendo maior o riſco dos Seguradores, importa-lhes ſaber qual ſeja o objecto, e extensão dos perigos, a que tem de expôr-ſe, para recuſarem o Seguro, ou calcularem o premio. (1)

As Ordenações de Marinha de França, Artigo XXXI, diſpõem que » Deve-ſe fazer na Apolice deſi-
» gnação das mercadorias ſujeitas a *coulage*; aliàs os
» Seguradores não reſpondem pelos damnos, que pu-
» derem acontecer por tempeſtade. » (2)

A' claſſe de bens ſujeitos a *coulage* pertencem todos os liquidos, eſpirituoſos, ou não, como vinhos, aguas ardentes, azeites, &c.; pois todos eſtes são ſujeitos a revêrem, e eſvahirem-ſe pelos póros, e fendas das pipas, e vaſilhas, em que são conteudos.

Ainda que os Segurados fação na Apolice deſignação eſpecifica dos liquidos que ſegurão, e eſtes fiquem em conſequencia a riſco dos Seguradores, com tudo, os meſmos Seguradores ſó reſpondem pela *coulage*, ou evacuação, que aconteceo por tempeſtade, ou outra fortuna do mar, e caſo verdadeiramente fatal, deduzindo-ſe com tudo o revimento, ou eſvahimento ordinario, re-

(1) Vid. Wesket v. *Leakage*. (2) Vid. Valin a eſte Art. Emerig. Cap. 10. Sect. 2.

regulado pelas Ordenanças, ou uſo do paiz, ou por convenção na Apolice; pois que eſte revimento, ou eſvahimento ordinario, he inevitavel, ainda na mais feliz viagem; porque he derivado de cauſa natural, e vicio intrinſeco, e permanente dos meſmos liquidos, que por iſſo não póde ſer objecto de Seguro.

Por identidade de razão, devem-ſe declarar com deſignação eſpecifica, ſob pena de nullidade da Apolice, as mercadorias, e effeitos de ſua natureza periveis, corruptiveis, e ſujeitos á progreſſiva deterioração, ou diminuição de quantidade, e qualidade; como são frutas freſcas, ou paſſadas, mantimentos de toda a qualidade, ſal, aſſucar, ſebo, manteiga, queijos, anil, tabaco, e todo o genero de grãos, por ſerem ſujeitos ao gorgulho, e fermentação inteſtina.

Igualmente devem-ſe declarar as mercadorias que augmentão conſideravelmente os riſcos dos Seguradores; como são lans, pêz, polvora, ſalitre, enxofres, vitriolos, e quaeſquer materias inflammaveis, que expõem o Navio, e ſua carga á explosão, ou outros accidentes terriveis.

Por hum principio analogo, deve-ſe declarar o dinheiro, ouro, prata, e joias; não ſó porque pela ſua qualidade apreciavel, e pouco volumoſa, são mais objecto de cubiça dos corſarios, piratas, e ainda de ladrões exiſtentes no Navio, que por iſſo expõem os Seguradores a maiores riſcos; ſenão tambem porque ſendo em quaſi todas as Nações prohibida a ſua exportação para fóra do Eſtado, e devendo pagar direitos nas Alfandegas, a que muitos de ordinario tem grande tentação de ſubtrahirem-ſe, he evidente que ſe debaixo da generalidade de *mercadorias*, ou *effeitos*, ſe julgaſſe comprehendida tambem aquella eſpecie de bens, dar-ſe-hia occaſião, e facilidade a carregações ſimuladas, e violação das Leis.

A regra eſtabelecida neſtes tres antecedentes para-

gra-

grafos procede, quando os bens ſegurados eſtão no lugar em que ſe fez o Seguro. Pelo que, ſe eſte he requerido de mercadorias, e effeitos, que o Segurado eſpera que ſejão remettidos por ſeu Correſpondente de algum porto diſtante, e ignore a ſua qualidade, por não ter aviſos da eſpecie de emprego, que o dito tenha feito, he evidente que eſtá na impoſſibilidade de fazer a ſobredita declaração eſpecifica dos generos, ſobre que ſe hão de correr os riſcos. Em tal caſo, procedendo o Segurado em boa fé, acceitando o Segurador o Seguro debaixo da clauſula geral de *mercadorias*, quaeſquer que ellas ſejão, e forem remettidas, não ſendo de contrabando pelas Leis do paiz, ou pelo Direito das Gentes, ficão obrigados á indemnização, acontecendo o ſiniſtro; porque ſe deve preſumir, que os Seguradores calculárão o premio, havendo conſideração áquella incerteza da qualidade dos effeitos.

Do expoſto ſe deduz a regra, que he licito, e válido o Seguro feito no lugar, onde o Segurado tem os bens, que ſe devem tranſportar, ainda que os ſegure debaixo do nome generico de *mercadorias*, ou outra generalidade ſemelhante, ſem fazer eſpecificação da ſua qualidade, todas as vezes que os bens não são de natureza de augmentar o riſco do Segurador, nem dos que, pelas Leis do paiz, ou Ordenanças de Marinha das principaes Nações commerciantes, ſe exige a declaração eſpecifica, como são os acima enumerados; com tanto que o Segurado depois juſtifique, no caſo de ſiniſtro, que elle tinha no Navio, ou Embarcação valores até á concurrencia da ſomma, ou importancia ſegurada; quer os carregaſſe antes, ou depois da aſſignatura da Apolice, previamente ao principio da viagem, ou no curſo della; quer tiveſſe ſubſtituido humas em lugar de outras, ſendo de preço equivalente.

Eſta regra tem excepção: 1.° quando ſe deſignou

o

o lugar onde devião começar, e terminar os riſcos, e as mercadorias, ou effeitos forão avariados, ou perdidos antes do principio dos riſcos: 2.º quando a carregação he feita em hum lugar não deſtinado, e ſe alterou o plano da eſpecifica viagem ajuſtada: 3.º quando o Seguro he feito em termos indefinidos, tanto a reſpeito da mercadoria, como do preço do meſmo Seguro; porque ſendo eſte feito ſem determinação da ſomma, comprehende tão ſómente a mercadoria que ſe moſtrar já carregada no tempo do contrato, e não os carregados depois deſta epoca; ſalvo ſe na Apolice aſſim foſſe declarado por pacto eſpecial; neſtes tres caſos os Seguradores não são obrigados á indemnização, pois a ſua obrigação não póde já mais ſer ampliada ſem ſeu conſentimento, além dos termos da Apolice.

CAPITULO XXIV.

Do Seguro de carregação de eſcravos, e das beſtas.

NOs paizes, como o noſſo, em que ſe faz o trafico de negros na Coſta d'Africa, deſtinados para cultura das terras nas Colonias da America, póde-ſe fazer o Seguro da carregação dos meſmos negros pelos riſcos de rebeldia, e de vida, que correm no tranſporte maritimo, ſendo, quanto a eſte effeito, conſiderados como hum dos generos do Commercio. (1) Mas o Seguro de carregação de Eſcravos não ſe entende comprehendido debaixo da clauſula generica de mercadorias, e effeitos, porém exigem huma declaração eſpecifica; ſalvo ſendo de *retornos* da Coſta d'Africa; porque coſtumando ſer a principal parte em eſcravos, não ignoran-

(1) Emerig. Cap. 8. Sec. 4. e ſeg. Cap. 12. Sec. 10. e Sec. 41. §. 14. Wesket. v. *Africa slaves.*

rando os Seguradores esta circumstancia, a designação especifica lhes he indifferente.

O Seguro de carregação de negros tem por objecto o remover sobre os Seguradores, assim os perigos da rebeldia, como da morte funesta dos mesmos negros, á excepção da procedida de suicidio, e doença natural; pois não póde esta ser objecto de Seguro, por se dever considerar como derivada de vicio intrinseco da cousa segurada.

Por virtude deste Seguro, se os negros se rebellão no mar, e por este levantamento occasionão o naufragio, varação, e perda de viagem (como tem acontecido) ou sobrevem outro qualquer accidente desta natureza, e effeitos, os Seguradores respondem pelo damno total, ou parcial do Navio, e carregação, até á concurrencia da quantia segurada; por se considerar este infortunio como caso extraordinario, fatal, e de força maior.

Por identidade de razão elles tambem respondem pelo valor dos escravos, que por tempestades, ou outra casualidade, cahírão ao mar, e se affogárão, ou perecêrão de morte funesta no Navio por algum acontecimento imprevisto de quéda, fogo, peste adquirida em algum lugar, onde tocárão no curso da viagem, falta de agua, e mantimentos.

Allan Park, Capitulo III, indica hum exemplo atroz de desgraça semelhante, que horroriza a toda a alma sensivel aos males da humanidade. Hum Navio voltando da Costa de Guiné para Jamaica carregado de escravos, teve huma viagem tão infeliz, e prolongada, que faltando agua, o Capitão, e Equipagem forão de parecer que se lançasse ao mar parte dos negros, que se transportavão; o que barbaramente se executou, e deo motivo a que o Segurado, por cuja conta havião sido carregados os negros, demandasse aos Seguradores

o pagamento do ſeu valor, como de perda acontecida por perigos de mar.

Porém ſe os negros, ſem haver levantamento, matão a ſi proprios com armas, enforcão-ſe, lanção-ſe ao mar, ou perecem de outra maneira violenta, e contra-natural, cómo ſeria deixando-ſe inanir por inédia, não querendo tomar o alimento neceſſario (o que muitas vezes acontece), os Seguradores não são reſponſaveis pela perda do valor de taes eſcravos; porque ſemelhantes damnos reſultão de vicio intrinſeco de couſa ſegurada, que não podem já mais ſer materia legitima de Seguro.

Igualmente são deſonerados da reſponſabilidade, quando a morte dos eſcravos he procedida de doenças ordinarias; pois ſemelhante perda pertence á claſſe daquellas, que procedem da perivel natureza, e natural decadencia da couſa, que faz o objecto do Seguro.

Se os negros rebellando-ſe no mar são ſubjugados pela Equipagem, e alguns são mortos no combate, ou depois perecem de eſtropeamento, e feridas, os Seguradores reſpondem pela perda; por ſe dever reputar huma conſequencia *directa*, e *proxima* da rebeldia dos meſmos eſcravos.

Mas ſe alguns ſobrevivêrão, e por deſeſperação ſe lanção ao mar, eſtropeão-ſe, e ſe matão de fome, ou de qualquer modo, e os outros, chegando ao porto da deſcarga, são muito diminuidos de preço pelo ſeu máo eſtado, e turbulenta indole, os Seguradores não são obrigados a reparar o damno; porque, além de ſerem taes perjuizos conſequencias remotas, e não connexas neceſſariamente com a rebeldia, julgão-ſe com razão procedidas de vicio intrinſeco, e natural deſcahimento da couſa ſegurada; e os Seguradores, pela natureza do contrato, ſó devem a indemnidade, quando a meſma couſa não chega a ſalvamento ao lugar do deſtino, e nada lhes importa o exito de eſpeculação, de quem requereo

o Seguro, ſendo-lhes igualmente eſtranhos o beneficio, ou a deſavantagem do mercado. Póde-ſe ver eſta materia em Allan Park Capitulo III, onde tranſcreve em caſo identico a erudita Deliberação do Lord Mansfield. (1)

Ha tambem uſo de ſe fazer ſegurar as beſtas, ou quaeſquer animaes, não ſó os que ſe tranſportão por mar, e que podem perecer por incuria do Capitão, ou por accidente maritimo, ſenão tambem os que exiſtem em terra, ſegurando-ſe as ſuas vidas *contra doenças peſtilenciaes*, que aliàs não exiſtão ao tempo em que ſe faz ſemelhante Seguro.

Para que taes Seguros ſejão válidos, he neceſſario que o Segurado declare a qualidade, quantidade, e avaliação dos animaes, por deſignação expreſſa na Apolice. (2)

CAPITULO XXV.

Do Seguro de vida.

AInda que a vida dos homens ſeja huma couſa ineſtimavel, e pareça odioſo á humanidade que a morte de hum Cidadão ſe conſidere materia de eſpeculação mercantil, (3) com tudo, nos paizes, em que ſe pratíca o trafico de eſcravos, conſiderando-ſe eſtes como objecto de Commercio, he admittido o poderem os intereſſados nelle fazer o Seguro da vida dos meſmos no tranſporte maritimo, como acontece aos eſcravos da Coſta d'Africa, que ſe tranſportão para as Colonias da America, que ſe reputão pertencentes á claſſe de bens moveis, poſto que o Seguro delles não ſe comprehenda debaixo da generalidade de carregação, mercadori-

(1) Veja-ſe tambem John Millar, pag. 189. (2) Veja-ſe Magens §. 31. Pothier *des aſſurances*, n. 66. Baldaſſeroni Part. 3. Tit. 11. (3) Allan Park, Cap. 22. Baldaſſer. Part. 3. Cap. 10. Wesket. verb. *Equitable ſociety*.

rias, e effeitos, e se precise para isso de huma declaração especifica.

A respeito das pessoas livres, muitas Nações tem prohibido o Seguro de vida, por parecer contrario á dignidade do homem, e de máo agouro; porque póde dar occasião a scelerados a commetterem enormes delictos para a destruição da existencia dos Segurados.

Em Inglaterra porém, ou pela vasta extensão do seu Commercio em todos os ramos, ou pela honestidade, e franqueza do caracter Nacional, são frequentissimos os Seguros de vida de pessoas de todas as classes, e idades, ainda que não tenhão por objecto os perigos de transporte maritimo de taes pessoas; e não se reputão indecentes, nem contrarios á Justiça, antes muito uteis aos particulares; pois, tendo estes interesse na conservação da vida de certas pessoas, he de grande soccorro adquirirem, pelo Seguro de vida, huma certeza da continuação dos proveitos que percebião da existencia dos mesmos.

O Seguro de vida póde-se definir hum contrato, pelo qual o Segurador, em attenção ao premio que estipula, proporcionado á idade, saude, profissão, e outras circumstancias da pessoa, cuja vida se deseja segurar por hum tempo determinado, obriga-se a pagar certa somma estipulada a favor do Segurado, caso elle morra dentro do tempo determinado na Apolice.

Muitas são as avantagens resultantes de semelhantes Seguros. Os que possuem Lugares, ou Empregos vitalicios; pais de familia, e outras pessoas, cuja renda he sujeita á decadencia, ou diminuição pelo seu falecimento, podem pelo meio do Seguro de vida, segurar certa somma de dinheiro para soccorro de suas familias, pelo tempo fixo nas respectivas Apolices. As pessoas casadas, cujos dotes, ou arras, pensões, ou annuidades dependem da vida de hum, ou ambos os

conjuges, fazendo o Seguro de vida das ſuas peſſoas; adquirem direito á certeza, e continuação dos ditos dotes, arras, pensões, ou annuidades. As peſſoas, cuja ſubſiſtencia, e commodidades dependem da vida de outro, que lhe preſta algum ſalario, ou beneficio, podem, ſegurando as vidas deſtes bemfeitores, ou protectores, adquirir direito de haver dos Seguradores a ſomma que terião em vida daquelles de quem recebião o dito ſalario, e beneficio. Os que tem precisão de dinheiro de empreſtimo, e não tem penhor, ou ſegurança que offereção, podem adquirilla por meio de huma Apolice de Seguro de vida, que ſerve de hypotheca tão valioſa, como ſe offereceſſem huma Letra de Cambio, acceita por firmas do primeiro credito. Quem empreſta dinheiro a hum amigo, ou outra peſſoa, que não tem ſenão o ſeu credito peſſoal em ſegurança da divida, póde conſeguir certeza do pagamento, ſegurando a vida do devedor pela ſomma empreſtada. (1)

Eſta eſpecie de Seguros foi introduzida em Inglaterra deſde o tempo da Rainha Anna, que no anno de 1706 concedeo a huma Companhia o privilegio de fazer taes Seguros, intitulada: *A amigavel Sociedade, para hum perpetuo officio de Seguro.* Depois erigirão-ſe outras Companhias para o meſmo fim; poſto que tambem he licito a quaeſquer particulares tomarem ſobre ſi iguaes Seguros, achando peſſoas que confiem do ſeu credito particular. Para o Seguro de vida coſtuma haver huma Apolice particular, com clauſulas proprias.

Na França não forão antigamente deſconhecidos os Seguros de vida; pois delles faz menção a Compilação das Leis, e uſos maritimos, eſcrita em Francez, e publicada no anno de 1761, debaixo do nome de *Le Gui-*

(1) Vid. Wesker. verb. *Lives*, onde aponta treze exemplos de applicações uteis deſta eſpecie de Seguro.

Guidon. O Author defte Livro porém diz no mefmo lugar, que efta efpecie de contrato he totalmente prohibida na França, como repugnante á boa moral, por fe ter confiderado que ella abria a porta a muitas fraudes, e abufos. Em outros paizes da Europa fe achão tambem Regulamentos pofitivos, prohibindo femelhante contrato, e a elles fe conformão as Ordenanças da Marinha de França, Artigo X. Tit. dos Seguros. (1)

Em Inglaterra fe tem penfado differentemente; pois, como já fe notou, femelhantes Seguros fe achão ahi fancionados por authoridade Real; e os fundos das Companhias defta efpecie de Seguros fe tem progreffivamente augmentado. Efta circumftancia prova a concurrencia dos Seguros, e a utilidade geralmente reconhecida de huma inftituição, e prática tão favoravel.

Tem fido nefta parte tão grande a facilidade dos Seguradores, que, fem hefitação alguma, recebem quantos Seguros de vida fe lhes offerece, não perguntando pelas razões por que elles fe fazem; o que havendo induzido a muitas peffoas fraudulentas a fazerem taes Seguros, fem intereffe algum no objecto fegurado, veio a fer materia de difcufsão Parlamentaria; em confequencia da qual foi determinado, que nenhum Seguro feria feito por alguma peffoa, ou peffoas particulares, ou Corporações politicas, fobre vida, ou vidas de alguma peffoa, ou peffoas, ou fobre algum outro acontecimento; qualquer que foffe, em que a peffoa, ou peffoas, para cujo ufo, beneficio, ou contra taes Apolices foffem feitas, *não tiveffem intereffe*, *ou por via de jogo*, *ou apofta*, pena de nullidade de todo o contrato. E para prevenir toda a impoftura, ou fraude, e melhor fe faber que intereffe realmente tinha a peffoa, a cujo beneficio fe fez o Seguro, foi outrofi determinado, que não

(1) Emerig. Cap. 8. Sect. 1.

não feria legitimo fazer-fe algum Seguro fobre vida, ou vidas de alguma peffoa, ou peffoas, ou outros quaefquer acontecimentos, fem fe inferir na Apolice o nome da peffoa intereffada nella, para cujo ufo, beneficio, ou conta foffe ella feita, e affignada; e que em todos os cafos, em que o Segurado tiveffe intereffe em tal vida, ou vidas, ou acontecimentos, nunca fe pudeffe cobrar maior fomma do Segurador, que a fomma real, ou valor do intereffe, que o Seguro tem na vida, ou vidas, ou ditos acontecimentos.

As regras a refpeito defta efpecie de Seguros são as mefmas que fe applicão ás demais efpecies do mefmo contrato, que pela variedade dos objectos recebem differentes denominações.

Pelo que refpeita ao rifco, que o Segurador tem de correr, elles devem fer infertos na Apolice, declarando-fe, que o Segurador toma fobre fi o perigo de todos os accidentes, a que a vida do homem he expofta; menos o da morte pelas proprias mãos do Segurado; ou pela que foffrer pelas mãos da Juftiça; fixando-fe com tudo certo prazo da vida, terminando o qual, ceffem os rifcos; pois repugna á natureza dos Seguros em geral, e dos de vida em particular, o ferem de huma duração indefinida. Efte termo deve fer de tal modo prefixo na Apolice, que fe o Segurado recebe huma ferida mortal, durante o tempo alli taxado, e depois vem a morrer além deffe termo, pofto a morte foffe confequencia neceffaria da ferida, ceffa a obrigação do Segurador de pagar a fomma fegurada.

Porém fe alguem fe embarca para huma viagem dilatada, fegurando a vida por hum tempo certo, e depois não fe ouve fallar mais de tal peffoa, para fe decidir fe ella morreo antes, ou depois do termo prefixo na Apolice, fó as circumftancias o podem determinar.

Neftes Seguros, quando acontece a perda, os Segura-

radores devem pagar a ſomma total na fórma do ajuſte; e não ha caſo, em que poſſa ſer diminuida em parte; pois que, ſendo a vida, ou morte do homem huma couſa individua, não admitte diſtinção entre perda total, e perda parcial.

Quando o Segurado falece no ultimo dia do termo da Apolice, o Segurador he obrigado á ſolução do capital ſegurado, pela regra geral de Direito, que o dia ultimo do termo ſe computa no termo; porém ſobre iſto não ha difficuldade nas Apolices modernas, que coſtumão ter a clauſula expreſſa: *os primeiros, e ultimos dias incluidos.*

As Apolices ſobre vidas são igualmente viciadas, e nullas, ſendo feitas com fraude, ou falſidade; e a razão he igual, como nos outros Seguros maritimos; porque são, como elles, contratos de boa fé, em que o Segurador não póde deixar de confiar-ſe na integridade do Segurado, quanto á verdade, e circumſtancias do facto. Por conſequencia ſe o que requer o Seguro repreſenta aos Seguradores, que o Segurado eſtava em boa ſaude ao tempo do Seguro, eſtando aliàs doente, o contrato caduca deſde o ſeu principio.

Porém ſe a Apolice he diligenciada por algum agente do Segurado, ſeu Procurador, Correſpondente, ou Corretor, o qual verdadeiramente ignorava o eſtado de ſaude de quem requereo o Seguro, e na Apolice não garantio o bom eſtado de ſaude, mas ſó diſſe, que ſe perſuadia que o Segurado a tinha; ſe os Seguradores á viſta diſto acceitão o Seguro, ſubſiſte eſte, e são obrigados á paga do capital, ainda que o Segurado eſtiveſſe realmente em máo eſtado de ſaude, e faleceſſe dentro do termo da Apolice; porque neſte caſo não ſe póde dizer, que haja fraude, ou informação falſa, nem tão pouco quebra da garantia; e a ſi devem imputar os Seguradores, que ſubſcrevêrão a Apolice, pela mera cren-

crença de quem diligenciou a Apolice, o qual não affirmou a realidade da saude do Segurado, mas a sua persuasão sobre o estado della; devendo-se por isso entender que elles quizerão tomar sobre si os riscos do bom, ou máo estado da vida do mesmo Segurado.

Ainda que haja expressa garantia, que o Segurado está em boa saude, para que subsista o contrato, e se julgue feito em boa fé, basta que esteja em hum estado mediocre de saude, o qual, no curso ordinario da vida, constitue a qualquer homem apto para expedir os seus negocios domesticos, e trabalhos do seu costume, ou profissão; porque a palavra *boa saude*, não deve ser interpretada de hum modo tão rigoroso, que exclua toda a especie de enfermidade, e incommodo de constituição; pois ninguem ha que seja perfeitamente livre de alguma molestia, ainda no mais robusto estado de saude, e não contenha em si occultos germes de doenças, os quaes insensivelmente se desenvolvem, e muitas vezes degenerão em produzir enfermidades mortaes. Por tanto, ainda que a pessoa, de cuja vida se fez o Seguro, fosse já ao tempo do contrato opprimida de alguma molestia particular, e falecesse dentro do termo da Apolice, sempre o Segurador he obrigado; podendo-se provar por authoridade de Medicos, que não procedêra a morte da dita enfermidade, nem que era de natureza de encurtar a vida, e impedir que o Segurado chegasse á idade commum dos homens; e isto não obstante a garantia do bom estado de saude inserta na Apolice.

Quando se faz Seguro sobre a vida geralmente, sem alguma representação do estado de saude do Segurado, reputa-se que os Seguradores tomárão sobre si todos os riscos; menos se houvesse alguma fraude na pessoa que diligencia o Seguro, ou esta tivesse supprimido algumas circumstancias essenciaes que soubesse, ou alle-

gas-

gaſſe alguma falſidade, que induziſſe os Seguradores em erro, e deſte modo lhes facilitaſſe a acceitação do Seguro, que aliàs recuſarião, ſe lhes foſſem patentes as circumſtancias que ſe diſſimulárão, ou fraudulentamente ſe propuzerão; porém ſe a peſſoa, que trata do Seguro, não ſabe mais que o proprio Segurado do eſtado de ſaude deſte, em tal caſo todos os riſcos são por conta do Segurador.

Com tudo, para ſe remover toda a ſuſpeita de fraude, e ſe prevenirem difficuldades, ſerá neceſſario declarar na Apolice não ſó a idade, e ſexo da peſſoa ſegurada, mas tambem as enfermidades habituaes, e cronicas a que he ſujeita, e ainda aquellas que vem por acceſſos regulares, ou periodicos, com intervallos de ſaude perfeita, e vigoroſa.

Diſputou-ſe em Inglaterra, ſe hum homem, que fez Seguro de vida, ſendo achacado de gota, e atacado de violentos acceſſos de eſpaſmos, e convulsões, e tinha na Apolice propoſto a garantia de *boa ſaude*, declarando a idade de 78 annos, fallecendo dahi a menos de anno, diſputou-ſe, digo, ſe neſte caſo era nulla a Apolice por falta de cumprimento da garantia. Provou-ſe com authoridade dos Medicos, que os eſpaſmos, e convulsões erão ſymptomas incidentes da gota. O Relator da couſa, o Lord Mansfield, julgou a favor do Segurado, pelas razões ſeguintes. A imperfeição da linguagem, diz elle, he tal, que não temos palavras para todas as idéas differentes; e por tanto nos contratos he neceſſario examinar, e conhecer a real intenção das partes pelo contexto do contrato, e materia ſujeita. Na preſente Apolice foi garantido que o Segurado eſtava em boa ſaude. Semelhante garantia não ſignifica que o homem não tenha em ſi algumas ſementes de enfermidade. Todos naſcemos, e nos conſervamos com principios de diſſolução, e mortalidade. Hum homem ſujeito

a gota, tem vida capaz de ser segurada, se elle não tem outra alguma enfermidade, de que resulte a morte por necessidade absoluta, e immediata causa.

Como he regra certa, que huma vez que os riscos principiárão a correr por conta dos Seguradores, adquirem logo direito á totalidade do premio, ainda que o Segurado mudasse, hum momento depois, de vontade no plano da aventura, a mesma regra tem igual applicação ao Seguro de vida; de sorte, que se o Segurado falecer hum dia depois da assignatura da Apolice, o premio he inteiramente adquirido aos Seguradores.

CAPITULO XXVI.

Do Seguro da liberdade.

COmo entre os riscos maritimos he certamente hum das mais tristes consequencias o cahir qualquer Navio em poder de Piratas, como são em todos os tempos os das Costas da Barbaria, que reduzem a cativeiro os miseraveis Navegantes; (1) e sempre seja hum mal gravissimo ficar prizioneiro de Corsario, e Embarcação inimiga, he evidente a avantagem que resulta de segurar qualquer pessoa a sua liberdade no transporte do mar, principalmente em tempo de guerra, ou nas viagens expostas aos ataques dos Barbarescos; a fim de ter a certeza do seu resgate, ou indemnização dos perjuizos pessoaes, no caso de ser aprezado.

As Ordenanças de Marinha de França Artigo IX estabelecem, que todos os Navegantes, Passageiros, e outras pessoas poderão fazer segurar a liberdade de suas pessoas; e neste caso as Apolices conterão o nome, o paiz,

(1) Emerigon Cap. 8. Sec. 2. e Cap. 12. Sec. 21. e seguint.

paiz, e lugar da refidencia, a idade, e qualidade daquelle que fe faz fegurar, e bem affim o nome do Navio, do Porto, donde elle deve partir, e do feu ultimo deftino; a fomma, que ferá paga no cafo de preza, tanto pelo refgate, como pelas defpezas da tornaviagem; a quem ferá entregue o dinheiro do mefmo refgate, e debaixo de que pena.

Nefte Seguro, bem como em todos os mais, a quantidade do premio regula-fe pela idéa, que o Segurador fórma da grandeza, e probabilidade do perigo.

Póde-fe na Apolice taxar logo a fomma fegurada, e o tempo da duração do rifco, da mefma forte que nos Seguros de outros objectos, fegundo he difpofto no Artigo III das ditas Ordenanças; porém fe não he determinado na Apolice, o rifco fica logo correndo defde a partida até á volta do Navio, fegundo a decisão geral do Artigo V das mefmas Ordenanças.

Se a Apolice fixa huma fomma certa, como o preço do refgate, os Seguradores ficão obrigados a fatisfazella defde o momento em que a peffoa fegurada for cativa.

Se o Navio, em que fe tranfportava a peffoa, que requereo o Seguro da fua liberdade, he aprezada pelos Barbarefcos, e reprezada por Chriftão, e a dita peffoa já cativa recobra por efte meio a fua liberdade, os Seguradores não podem recufar a fatisfação da fomma fegurada; pois, pelo facto da preza, ficou verificada a condição de femelhante Seguro; o que tem igualmente lugar, fe a peffoa cativa teve algum outro meio de fugir, e reftituir-fe á fua liberdade.

Por identidade de razão he devida aquella fomma, fe o cativo morreo; e por tanto feus herdeiros tem direito de haver dos Seguradores a fomma fegurada.

Póde-fe tambem fazer o Seguro da liberdade fem efpecificação da fomma fegurada, cujo Seguro tem ef-

feito muito distinto daquelle, em que se taxa a dita somma; pois, quando esta he expressamente limitada, se o Segurado cahe em cativeiro, os Seguradores não são obrigados a prestar mais do que a mesma somma, ainda que seja requerido maior preço para o resgate: porém se não he fixa a somma segurada, como neste caso a evidente intenção do Segurado he ser a todo o evento restituido á liberdade, se cahir em poder de inimigos, o Segurador deve satisfazer toda, e qualquer quantia que se exigir, para ser o cativo, ou prizioneiro, que se fez segurar, posto fóra do estado de cativo, ou prizioneiro, com as despezas, perdas, e damnos; pois, tendo esta obrigação por objecto huma divida tão sagrada, o Segurador não póde ser attendido com o pretexto de se ter requerido pelo resgate hum preço excessivo, de que não cogitára no acto do Seguro; porque deve-se presumir, que calculára o premio com attenção á incerteza da somma do mesmo resgate; e não he justo que o Segurado, que se precaucionou com o Seguro indefinido, fique privado da esperança, e fruto do seu contrato.

Se o cativo, sendo resgatado, for de novo tomado pelos Barbarescos, os Seguradores não são obrigados a pagar segundo resgate; pois, tendo huma vez satisfeito a sua obrigação, não podem ser compellidos a outro encargo.

Para prevenir-se este inconveniente, póde-se fazer segurar o feliz retorno do resgatado ao lugar do destino, fazendo-se logo o Seguro do preço do resgate. (1) As Ordenanças de Marinha de França, Artigo XI, determinão que „ Poderão aquelles, que resgatarem os ca- „ tivos, fazer segurar sobre as pessoas que tirarem da „ escravidão, o preço do resgate, que os Seguradores „ se-

(1) Emerig. Cap. 8. Sec. 3. Vid. Valin ao Art. XI. Ord. Mar. Franc. tit. dos Seguros.

„ ſerão obrigados a pagar, ſe o reſgatado na ſua vol„ ta for retomado, morrer affogado, ou perecer por ou„ tro modo, á excepção de morte natural. „

Eſta decisão he conforme á Juſtiça; porque em virtude deſte Seguro, ſe o reſgatado, vindo de volta, he retomado, a ſomma ſegurada, que os Seguradores devem logo pagar, ſerve para reſgatallo de novo; ſe he morto, ou affogado, a ſomma ſegurada indemnizará aos reſgatadores da deſpeza já feita; ſe porém morre de morte natural, ſendo eſte hum ſucceſſo commum a todos os homens, e procedido da perivel natureza de todo o vivente, ceſſa logo o effeito do Seguro; mas neſte caſo os Seguradores tem direito ao premio, pois na verdade correrão os riſcos da repreza, e morte funeſta do reſgatado.

CAPITULO XXVII.

Do Seguro do premio, e do premio dos premios.

ALguns Authores tem penſado que o Seguro do premio he eſſencialmente injuſto, e nullo; porque ſendo o premio o preço do perigo, parece de ſua natureza incapaz de formar materia de Seguro; (1) porém como o premio, e deſpezas do Seguro, que o Segurado paga, he para elle huma perda, e perjuizo effectivo, e tem por objecto hum valor real, e certo, ſendo o fim do Seguro poder cada hum fazer tranſportar os ſeus effeitos ſem perda do capital; não ſe póde conſiderar que o Seguro do premio ſeja repugnante á Juſtiça, conſiderada civilmente, e ſegundo o eſtilo mercantil das grandes Praças; ſendo antes coherente ao fim do contrato, que não he outro mais do que conſtituir o

(1) Emerig. Cap. 3. Sec. 1. e ſeg. Cap. 8. Sec. 12. e 13. Weskett v. *Premium.*

o Segurado a abrigo de toda a perda de ſeus fundos, expoſtos aos perigos da navegação.

Por identidade de razão ſe póde fazer ſegurar o premio dos premios até total extinção de qualquer quantia, que o Segurado, no caſo de ſiniſtro, poderia perder, ſenão tiveſſe feito eſte Seguro.

Em Inglaterra, França, Hollanda, Italia, e outros mais Paizes Commerciantes, he licito, e válido o Seguro do premio, e do premio dos premios, a que ſe ajunta o do cuſto do Seguro, iſto he, da commiſsão, corretagem, e mais deſpezas dos Officiaes da Caſa do Seguro. Taes Seguros forão introduzidos para o fim de não ſoffrer o Segurado perjuizo, ou desfalque algum do ſeu capital deſtinado ao tranſporte maritimo, e por iſſo póde o que requer o Seguro fazer incluir na Apolice o premio dos premios até ſerem eſtes abſorvidos, ainda na menor fracção. O calculo he facil, e qualquer o póde ver no exemplo que traz Emerigon. (1)

CAPITULO XXVIII.

Do Seguro de ſoldadas.

SOldadas são o ſalario que ſe paga ás gentes do mar por conduzirem o Navio, ou Embarcação ao porto do deſtino. (2) Ellas ſó ſe vencem, e são devidas, quando effectivamente o Navio, ou Embarcação chega ao meſmo porto. As ſoldadas por vencer não podem ſer objecto de Seguro; pois que não formão hum objecto fyſico, e exiſtente no Navio: he hum mero credito condicional, dependente da ſorte da navegação: he

(1) Cap. 3. Sec. 2. §. 5. e Cap. 8. Sec. 13. e 14. Vid. Valin ao Art. 20. (2) Emerig. Cap. 8. Sect. 10. Valin ao Tit. 15. das Ord. Mar. de Franc. Pothier *des Aſſur.* N. 36. e ſeg. Weskett v. *Wages.*

he hum proveito, e recompensa futura. Se as gentes do mar são privadas desta recompensa por algum accidente maritimo, como naufragio, preza, &c. que impede chegar o Navio ao porto do destino, póde-se dizer, que são privados de hum ganho; mas não he verdade o terem soffrido alguma perda do seu patrimonio já existente.

Pelo que he regra adoptada em todos os Estados Commerciantes, que as gentes do mar não podem segurar as soldadas, que não recebêrão, nem vencêrão. He tambem disposição do Artigo XV das Ordenanças da Marinha de França Titulo dos Seguros.

A principal razão de se não admittirem taes Seguros he o receio de que as gentes do mar, na certeza de receberem a todo o tempo as suas soldadas por meio do Seguro, fossem menos zelosos na conservação do Navio, no qual não tivessem interesse proprio, como poderia acontecer, portando-se com cobardia, e negligencia em occasião de combate, naufragio, ou outro perigo semelhante.

Mas se as gentes do mar tivessem recebido adiantado algum dinheiro por conta dos seus salarios, e com elle comprassem mercadorias, não ha impedimento algum de as fazerem segurar; visto que neste caso céssa o motivo da disposição da Lei; pois que já se verifica o interesse, que o Segurado tem em que cheguem salvas as ditas mercadorias, e o Navio que as transporta, para conseguir o proveito, que espera na sua venda.

CA-

CAPITULO XXIX.

Do Seguro do dinheiro dado a riſco.

O Artigo XVI das Ordenanças da Marinha de França prohibe ao que toma dinheiro a riſco fazello ſegurar, (1) ſob pena de nullidade do Seguro, e de caſtigo corporal. Eſta decisão he juſta; porque: 1.° quem toma taes dinheiros, não corre riſco algum de perdellos, por ſerem todos os riſcos por conta da peſſoa que os deo; e por tanto falta-lhe a materia do Seguro, que he o riſco da couſa expoſta á navegação: 2.° porque, em caſo de ſiniſtro, aquelle, que tomou dinheiro a riſco ficaria deſcarregado de toda a obrigação a reſpeito da peſſoa que deo o dinheiro, e ao meſmo tempo receberia outra igual ſomma total em puro ganho, ſem ter o menor titulo; antes tiraria avantagem da deſgraça de outro, o que he contrario á humanidade: 3.° porque, ſendo o Seguro hum ſimples contrato de indemnidade do perjuizo ſoffrido, repugna á natureza do contrato, que elle procure pelo Seguro hum beneficio, não tendo receio algum de perda.

Porém ſe o que tomou dinheiros a riſco compra com elle effeitos, que na eſtimação geral valem mais do que a importancia da quantia tomada a riſco, não ha duvida que póde ſegurar o excedente da meſma quantia; porque ſe póde ſegurar todo o valor real, que o Proprietario arriſca de perder.

O que deo dinheiro a riſco, póde ſegurar o ſeu capital, que arriſcou. Eſta he a opinião de muitos Authores; poſto que tambem haja quem a combata com o fundamento de que por eſte modo o empreſtimo de di-

(1) Emerig. Cap. 8. Sect. 11. Vid. Valin ao Art. 16. e 17. tit. dos Seguros.

dinheiro a riſco ſe converteria em hum contrato uſurario; pois ceſſando o riſco maritimo por cauſa do Seguro, não ficaria titulo legitimo de ſe perceber o premio além da ſorte, ou capital empreſtado.

Com tudo, o intereſſe, e uſo mercantil tem geralmente eſtabelecido a pratica daquelles Seguros, que ſe podem conſiderar como hum reſeguro, de que em ſeu lugar ſe tratará.

CAPITULO XXX.

Do Seguro do frete.

O Frete he hum ſalario, que ſe paga ao Capitão do Navio, ou Meſtre da Embarcação, em beneficio do Proprietario, ou Armador, com a condição tacita, que elle tranſportará as mercadorias, ou os paſſageiros, ao lugar, ou porto do deſtino, indicado no Conhecimento, que aſſignou o meſmo Capitão, ou Meſtre. (1)

Como he do intereſſe geral do Commercio que os Navios cheguem ao lugar do deſtino, e ſe evite, ou previna toda a poſſibilidade de fraude da parte do Capitão do Navio, por iſſo he eſtabelecida a regra: que todas as vezes que ſe não faz eſte tranſporte, ſeja por caſo fortuito, ſeja por falta do Capitão, o frete não he devido. (2) Por tanto, não ſe deve frete algum das mercadorias perdidas por naufragio, encalhe com fractura do Navio, pilhagem de piratas, ou preza de inimigos; ſalvo ſe tiver havido ajuſte entre o Capitão, ou Proprietario do Navio, e o Carregador, de ſe dever frete, não obſtante qualquer accidente. E ſuppoſto alguns Authores digão, que não póde valer eſte trato por

(1) Emerig. Cap. 8. Sec. 8. Weskett v. *Freight.*
(2) Ord. Mar. Franc. Tit. *du Fret.* Art. 18.

causa das fraudes, que a certeza do ganho poderia occasionar da parte do Capitão, com tudo ha outros que affirmão a sua validade, por não repugnar á essencia do contrato, logo que se não provar fraude da parte do mesmo Capitão no acontecimento de algum desastre que sobreviesse por força maior, que não estava em seu poder evitar, e que o impedio levar o Navio ao porto do destino.

Ordinariamente o frete não he pago senão no lugar da descarga; mas não ha impedimento algum de se pagar adiantado por ajuste entre o Carregador, Fretador e o Proprietario do Navio, ou Embarcação, ficando o mesmo Carregador, ou Fretador com direito de tornar a haver a si o mesmo frete, se por caso fortuito, ou por facto do Capitão, ou do Proprietario se não effeituou a viagem, e não foi transportada a cousa ao lugar do destino: para este effeito póde intentar a acção do *indebito*, ou a que em Direito Civil se diz: *Condictio causa data, causa non sequuta.*

O frete *não vencido* não póde ser objecto do Seguro; porque semelhante frete he hum proveito, ou lucro incerto; he o preço de huma navegação feliz, e o fruto civil do Navio; he hum beneficio futuro, mas não effectivo ao tempo do contrato: não póde por tanto ser materia do Seguro, que, por sua natureza, instituição, e fim, só póde recahir sobre valores, e cousas realmente existentes ao tempo em que se faz o Seguro; e não tem por objecto a accumulação de lucros do Segurado, mas sim a mera indemnidade de qualquer perjuizo, que possa acontecer por caso fatal á cousa segurada, exposta aos perigos da navegação. Coherente a estes principios, as Ordenanças de Marinha de França Titulo dos Seguros, Artigo XV, prohibem o Seguro dos fretes por vencer.

Em alguns paizes, como na Italia, he permittido se-

ſegurar o frete por vencer, como atteſta Roccus na Nota 96, accreſcentando, que neſte caſo os Seguradores até são reſponſaveis pelas deſpezas feitas na cobrança do frete ſegurado.

Quando porém ſe eſtipula frete adiantado, ou he promettido a *todo o ſucceſſo*, (1) os Carregadores podem ſegurallo; porque eſte frete he já adquirido ao Proprietario, ou Armador por virtude de ſemelhante contrato; e fórma huma deſpeza, que elles ſe arriſcão a perder, ſe por fortuna do mar o Navio não chega ao lugar deſtinado.

Mr. Millar nos ſeus Elementos do Seguro pag. 230 certifica, que em Inglaterra, onde ſe admitte o Seguro dos proveitos eſperados, coſtuma-ſe fazer diſtinção entre *groſſ and nett freight*, iſto he, entre o frete illiquido, e liquido. Frete liquido entende-ſe o lucro, que remaneſce do Navio, deduzidas as ſoldadas da Equipagem, e deſpezas do coſteio, e expedição. Quanto a eſte remaneſcente, a pratica admitte ſegurar-ſe, e cobrar-ſe, no caſo do ſiniſtro. As Ordenanças de Marinha de Amſterdão authorizão poſitivamente ſemelhantes Seguros.

Veja-ſe o calculo, que fórma a eſte reſpeito Mr. Weskett no ſeu Diccionario, (2) verb. *Freight*. Elle he o pratico o mais acreditado ſobre os Seguros de Inglaterra; e por tanto deve conſiderar-ſe o melhor guia para as frequentes Commiſsões de Seguro de Navios, que ſe coſtumão fazer de Lisboa para Londres. A eſtreiteza deſte enſaio não me permitte maior extensão na preſente materia.

(1) Vid. Emerig. Cap. 17. Sec. 9. (2) A complete Digeſt of the theory laws, and pratice of Inſurance.

CAPITULO XXXI.

Do Seguro dos lucros das mercadorias.

NA Italia he permittido fazer ſegurar o lucro, ou o proveito eſperado das mercadorias; (1) mas he prohibido pelo Artigo XV. Ord. Mar. Fr. tit. dos Seg. Aſſim o parece exigir a natureza do Seguro, que he hum ſimples contrato de indemnidade, e não hum titulo lucrativo. O proveito eſperado das mercadorias depende de hum ſucceſſo incerto, e de huma negociação futura. Eſte proveito he imaginario, e póde ſer abſolutamente quimerico: elle não ſe acha no Navio, nem he expoſto aos riſcos do mar; e por conſequencia não póde ſer materia de Seguro, que ſó tem por objecto os meſmos riſcos.

Mas quando o proveito he já feito, e realmente adquirido, o Proprietario da couſa póde ſegurallo; porque eſte lucro he huma maioria, que ſe accumula á couſa ſegurada, e lhe augmenta o valor real, tendo conſiſtencia fyſica, e civil, ſegundo a eſtimação geral da Praça. Por tanto, ſe alguem ſegurar huma carregação de valor determinado de ida, e volta de qualquer Embarcação, chegando eſta ao porto deſtinado; tendo o Segurado aviſo de ſe haver vendido a carregação com lucro, ou beneficio conſideravel, não ha repugnancia alguma de ſe fazer ſegurar o retorno, aſſim do valor primitivo da carregação do porto da ſahida, como do lucro adventicio, e certo, que já conſta ter accreſcido.

A ſimples eſperança de algum lucro póde fazer objecto de qualquer eſpeculação mercantil, bem como do contrato da venda, ou de huma apoſta, ou jogo, como

(1) Emerig. Cap. 8. Sec. 9.

mo v. g. quando se compra o lanço da rede; mas não póde ser materia do Seguro; porque repugna á natureza de semelhante contrato, que se restringe á simples operação de indemnidade: do contrario, dar-se-hia pretexto, e occasião a muitas fraudes em infracção das Leis, e perjuizo do Commercio, como já se tem notado em varios lugares; e mais extensamente se dirá na Segunda Parte Capitulo V, quando tratarmos do Seguro por modo de aposta.

CAPITULO XXXII.

Dos riscos maritimos.

RIsco maritimo, ou perigo de mar, he a contingencia, ou hasar de perda total, ou parcial, a que he exposto qualquer Navio, ou Embarcação, seus apparelhos, carga, ou pessoas ahi existentes, assim no porto, como no curso de alguma viagem. (1) Já no Capitulo II indicámos, que os riscos maritimos podem ser ou *reaes*, ou *ideaes*: aquelles são os que verdadeiramente corre a cousa segurada, em quanto não chega a salvamento ao lugar do destino; estes são os que simplesmente se receião ao tempo em que já a cousa segurada está fóra de perigo. O objecto dos riscos ideaes não he alguma entidade que possa acontecer; mas hum acto intellectual, pelo qual o Segurado considera pendente o perigo da perda, e, na incerteza do exito final da navegação, se precauciona com o Seguro; quando aliàs a cousa segurada na realidade se acha salva, ou perdida. Estes riscos de mero temor do Segurado se verificão nos Seguros feitos *sobre boa*, *ou má nova*, ou com a clausula *perdido*, *ou não perdido*, de que trataremos em lugar distincto. (2) O

(1) Emerig. Cap. 12. Baldasser. Part. 4. tit. 7. (2) Vid. infra Cap. 49. e 50.

O proprio, e caracteriſtico objecto do Seguro he conſtituir-ſe o Segurado em huma ſituação de eſpirito, que fique fóra, não ſó de perigo, ou riſco de perda, mas até do receio della, contando com a certeza da reſponſabilidade do Segurador. Eſta he a intelligencia, e diſtinção grammatical dos adjectivos latinos: *tutus*, e *ſecurus*, marcada elegantemente por Seneca: *Tuta ſcelera eſſe poſſunt, ſecura non poſſunt.*

Como os riſcos maritimos tem por objecto as perdas acontecidas no mar; e eſtas, ſendo muito variadas, podem proceder de differentes principios, que, ſegundo a natureza do contrato do Seguro, ora gravão, ora deſobrigão ao Segurador, he neceſſario eſtabelecerem-ſe as regras, que fixão eſtas differenças, que são tão eſſenciaes á validade do contrato, e á certeza do direito do Segurado.

As perdas de mar podem ter ſua origem, e immediata cauſa: 1.º da perivel natureza, intrinſeco defeito, ou vicio proprio da couſa expoſta aos riſcos da navegação: 2.º de facto do Segurado, ſeus Agentes, e Prepoſtos: 3.º de falta, ou delicto do Capitão, e equipagem, e mais navegantes: 4.º de caſo fortuito, extraordinario, impreviſto, e força maior a que ſe não póde reſiſtir, e precaver pela providencia humana, e que ſe comprehende na generalidade da expreſsão de *fortunas do mar.*

CAPITULO XXXIII.

Dos riſcos, e perdas, que são a cargo dos Seguradores.

PEla natureza do contrato do Seguro, entende-ſe geralmente ſerem a cargo dos Seguradores os riſcos, e perdas, que ſobrevem por mera fortuna de mar, for-

ça maior, e accidente infeliz, e irresistivel, que ou he imprevisto, ou ainda que se pudesse prever, he com tudo incerto, e incalculavel pela prudencia humana, o tempo, e quantidade da perda. (1)

Estes riscos, e perdas procedem ou de immediata acção dos elementos, e causas naturaes, ou da intervenção da agencia humana. Pelo que os Seguradores são responsaveis não só pelos infortunios occasionados pela violencia dos ventos, e das ondas, pelo fogo, quer dos raios, e outros meteóros celestes, quer excitado dentro da Embarcação pelo abrazamento de materias inflammaveis nella conteudas, como da polvora, fermentação de lans, e outros casos extraordinarios; senão tambem pelos mais infortunios, e desastres, que succedem pela força dos homens, justa, ou injusta. A esta classe de perigos, e perdas, pertencem as prezas feitas pelos inimigos, e piratas; detenção, ou embargo dos Principes, e Potencias Soberanas, ou de quaesquer pessoas, que estão em poder.

Nas Apolices ordinarias costumão-se declarar os riscos, a que os Seguradores se sujeitão em todas as Nações Commerciantes, e são os seguintes: de mar, ventos, tempestades, naufragios, varações, abordagens; mudanças forçosas de derrota, viagem, e Navio; alijações, fogo, preza, pilhagem; reprezalias, detenções de Reis, Principes, e Povo Soberano; declarações de guerra, e todos os casos cogitados, e não cogitados, de que possa resultar perjuizo ao Segurado. (2)

Em algumas Nações se enumerão nas Apolices entre os riscos maritimos, a barataria do Mestre, e marinheiros. Em Inglaterra todas as Apolices tem esta clausula; em Portugal ella se julga expressamente excluida, debaixo da clausula de *rebeldia de Patrão*. Segundo os

(1) Emerig. Cap. 12. Baldas. Parr. 4. tit. 8. (2) Vid. Valin ao Art. XXVI. Ord. Mar. Fr. tit. dos Seg.

os principios do contrato do Seguro, ſemelhante riſco, como adiante diremos, não pertence propriamente á *fortuna do mar*, ainda que ahi poſsão acontecer os damnos derivados da má conducta do Capitão, e equipagem; e ſuppoſto ſe admitta o Seguro de tal riſco, com tudo, elle não ſe entende debaixo da generalidade de perigos de mar, nem ainda dos caſos cogitados, e não cogitados, ſolitos, e inſolitos, ordinarios, ou extraordinarios, e d'outras clauſulas ampliſſimas, que he de eſtilo inſcrir-ſe nas Apolices; mas he neceſſario huma eſpecial declaração, para que ſeja a cargo dos Seguradores. (1)

O effeito da generalidade deſtas clauſulas he, que os Seguradores são obrigados a reſponder por todos os damnos ſobrevindos no mar no Navio, ſeus apparelhos, e carga, por qualquer dos ditos accidentes; com tanto que procedão de caſo meramente fortuito, e força maior, ſe aliàs ſemelhante generalidade não he limitada por contraria, ou diverſa clauſula manuſcrita na Apolice; pois, como ſe notou no Capitulo IV, não são as clauſulas impreſſas as que decidem dos termos do contrato, e obrigação do Segurador; mas ſim as que ſe achão eſcritas no branco da meſma Apolice por ajuſte das partes, que podem modificar, reſtringir, e ainda derogar aquellas, não ſendo contra a natureza do contrato, e em contravenção ás Leis do paiz, ou Direito das Gentes; de ſorte, que o Segurador não fica obrigado, ſenão pela perda reſultante do riſco eſpecifico, que ſe declarou na Apolice.

Pelas Ordenanças de França (2) he eſtabelecido, que ſe depois de ſahir de algum porto o Navio, ſobre que ſe

(1) Vid. infra Cap. da *Barataria*. (2) Tit. dos Seguros Art. LVIII, que ſe acha adoptado pelo Art. XIX da Regulação da Caſa dos Seguros de Lisboa.

ſe fez o Seguro, não houverão mais noticias do meſmo Navio, paſſado hum anno nas viagens communs, a contar da data da ſahida, e depois de dous annos para as de maior diſtancia, ſuppõe-ſe elle perdido no mar; e o Segurado tem direito de fazer o abandono aos Seguradores, paſſado aquelle tempo, e pedir-lhes pagamento da ſomma de que ſe fez o Seguro, ſem ſer obrigado a produzir algum certificado de perda. (1)

Porém iſto não tólhe, que ainda em algum caſo muito extraordinario, não poſſa apparecer ſalvo em algum porto o Navio que ſe julgava perdido; e então os Seguradores tem direito de repetir do Segurado o que pagárão, pela *Acção do indebito*; porém ſe o Segurado for achado inſoluvel a eſſe tempo, ou já tiveſſe falecido, o direito dos Seguradores ſe conſtitue inefficaz, e ſe conſidera extincto, como em conſequencia da fatalidade derivada da generalidade do Seguro, que fizerão de todos os riſcos maritimos, hum dos quaes vem a ſer aquelle, de ſe não ſaberem noticias do Navio, pelo longo eſpaço do tempo acima dito.

He manifeſta a juſtiça deſta decisão; pois ſeria iniquo que o Segurado eſperaſſe por hum tempo indefinido para haver a ſatisfação do ſeu capital, que aliàs havia ſegurado contando com a certeza do peremptorio embolſo, logo que o Navio, em que ſe corrêrão os riſcos, não houveſſe chegado a ſeu deſtino, em tempo razoado, fóra do qual, no curſo ordinario da navegação, ſe deve preſumir perdido.

(1) Vid. Valin Commentar. ao Art. 58. das ditas Ordenanç.

CAPITULO XXXIV.

Dos riscos, e perdas, a que o Segurador não he obrigado.

AS perdas procedidas da perivel natureza, intrinseco defeito, ou vicio proprio da cousa exposta aos riscos da navegação, não são objecto do Seguro, nem os Seguradores em consequencia respondem por ellas. (1) Esta regra he sem excepção em materia de Seguros; e acha-se estabelecida pelos Regulamentos maritimos de todas as Nações. As Ordenanças da Marinha de França, Artigo XXIX dos Seguros, dispõem da maneira seguinte: *Os descahimentos, diminuições, e perdas, que acontecem pelo vicio proprio da cousa, não serão a cargo dos Seguradores.*

Desta regra se deduz, que os Seguradores não são obrigados a pagar as perdas, que resultão do ordinario desfalque, e deterioração da quantidade, e qualidade dos liquidos, comestiveis, e outros generos de Commercio, sujeitos a diminuirem-se, alterarem-se, ou corromperem-se por fermentação intestina, e escoamento, ou evacuação insensivel. A esta classe pertencem os vinhos, e todos os liquores, e substancias espirituosas; toda a especie de grãos, frutas, farinhas, manteigas, queijos, tabaco, sal, e quaesquer provisões salgadas. Por isso em todas as Praças costuma-se, nos Seguros de taes mercadorias, dar-se a favor dos Seguradores certo abatimento no valor das mesmas, attendendo-se á sua natural, e ordinaria deterioração em quantidade, e qualidade, que se deve esperar no curso da viagem. (2)

Igualmente não são os Seguradores obrigados pela di-

(1) Baldasseron. Part. 4. tit. 8. Emerig. Cap. 12. Sec. 1. e seguint. Magens Part. 1. §. 50. Pothier n. 66. (2) Veja-se a Regulação da Casa dos Seguros de Lisboa Art. 22.

diminuição que o Navio continuamente tem no seu valor, em razão do continuo choque maritimo, e insensivel perjuizo, causado pela demora nos portos, e roedura dos insectos, e vermes, que se insinuão pelos póros das madeiras, e accelerão a sua ruina. (1) Como esta diminuição de valor he inevitavel, não póde ser objecto de Seguro, que só deve recahir sobre successo incerto, e perda, que he possivel não acontecer.

Por identidade, e ainda por maioria de razão, os Seguradores não respondem pelas perdas procedidas da innavegabilidade do Navio, isto he, de vicio intrinseco de sua construcção, idade, ou exterior ruina, que lhe sobreviesse por algum accidente, que o reduzisse a estado de não poder navegar, sem imminente perigo de submersão, e naufragio: o que mais circumstanciadamente explicaremos na Segunda Parte, Capitulo da Innavegabilidade.

Tambem não póde ser objecto de Seguro a perda resultante de falta, e menos ainda de delicto do proprio Segurado; porque seria iniquissimo, e intoleravel, fazer-se qualquer pessoa de sua falta, ou fraude, titulo de adquirir, e indemnizar-se pelos bens alheios da perda de que elle só fosse o author; do contrario dar-se-hia occasião a malfeitorias do Segurado.

Da mesma sorte os Seguradores não respondem pelos factos dos Commissarios, Agentes, ou Prepostos dos Segurados; porque estes devem a si imputar o fazer uso do ministerio de pessoas capazes de faltarem a seu dever por negligencia, ou fraude.

Emerigon diz, que não póde desapprovar o pacto, pelo qual o Segurado estipulasse, que os Seguradores serião responsaveis pela falta de seus Prepostos: e funda-se no Artigo XXVIII das Ordenanças de Marinha, Ti-

(1) Millar. pag. 134. Wesket verb. *Wear and tear.*

tulo XXVIII dos Seguros, e Titulo XII dos Contratos de groſſa aventura, em que he permittido aquelle pacto; mas tambem reconhece que devem-ſe entender eſtes Artigos ſalvas as excepções de Direito competentes aos Seguradores, ſe puderem moſtrar collusão, ou fraude entre o Segurado, e ſeu Prepoſto; ſendo porém a prova a cargo dos meſmos Seguradores; e para ſer attendivel a defeza deſtes, não he preciſo que elles próvem, que a falta, ou fraude do Segurado, e ſeus Prepoſtos, tenha directa, e neceſſariamente occaſionado o ſiniſtro; mas baſta que eſte dalli ſe derivaſſe.

Ha certos riſcos, e perdas, a que os Seguradores não são ſujeitos ſem huma convenção eſpecial; e são os que ſe derivão dos factos do Capitão, e Equipagem. Pelo que, ſe nas Apolices não ha clauſula de ſegurar-ſe tambem *a baratarîa do Patrão, e Equipagem*, os Seguradores não são obrigados aos ſiniſtros, e avarías, que ſe provarem terem procedido de culpa, ou delictos das gentes do mar. Por tanto, moſtrando-ſe que não fora feita a eſtiva competente á lotação do Navio, ou que eſtava ſobre-carregado, ou que a carga não eſtava poſta em boa ordem, e lugar proprio, como v. g. na cuberta, de que reſultaſſe não poder o Navio aguentar, e, perdendo o equilibrio, adornar, ou ſoçobrar-ſe; ou ainda que foſſe poſta a carga em lugar competente, com tudo não ſe tiveſſe feito o arranjamento conveniente, ou ſe houveſſem miſturado generos incompativeis, cuja contiguidade, e vizinhança contribuiſſe para eſtrago, e ruina reciproca dos meſmos; ou que não forão bem fechadas as eſcotilhas, de que procedeſſe avariarem-ſe os effeitos pelas humidades ſuperiores; ou que os Marinheiros abandonárão o Navio em occaſião de perigo, ou commettêrão alguma vilania, que déſſe cauſa á ſua perda; neſtes, e outros caſos ſemelhantes, os Segurados não tem outro recurſo mais, do que contra

o Capitão, e Proprietarios, ou Armadores do Navio, que são refponfaveis pelos factos dos feus Prepoftos, que podem fer demandados pela que em Direito fe chama *Acção Exercitatoria.*

Semelhantemente, os Seguradores não refpondem pelos furtos feitos no Navio pela Equipagem; por ferem eftes a cargo do Capitão, que os admittio, e tem debaixo de feu commando, e difciplina. (1)

Se o damno aconteceo por falta, ou delicto dos paffageiros, o Segurador he refponfavel; porque entra efte finiftro na generalidade dos perigos, e fortunas do mar; e não fe podem attribuir á barataria do Patrão, que fó pertence aos factos do Capitão, e Equipagem: bem entendido porém, que ifto procede quando os paffageiros não são os proprios Segurados, Proprietarios, ou Carregadores do Navio, ou que tenhão tomado dinheiros fobre elle. (2)

A revolta da Equipagem não he a cargo dos Seguradores, fe na Apolice elles não fe carregárão da barataria do Meftre, e Marinheiros. Em que cafos fe poffa dizer verificada efta rebellião, ou revolta, póde-fe ver em Emerigon Capitulo XII. Sec. VII.

A deferção, ou abandono, que as gentes do mar fazem do Navio em occafião de perigo, no curfo da navegação, eftá nas mefmas circumftancias que a revolta. As Apolices de Lisboa tem expreffamente a claufula de que dos rifcos maritimos exceptuão: *A rebeldia do Patrão, e o abandono dos bens fegurados.* (3)

Se depois do Seguro feito, o Proprietario do Navio o deixa ficar por longo efpaço de tempo, como v. g. hum anno, ou mais, fem o expedir para a viagem, que faz o objecto do Seguro, o Segurador deve fer relevado da refponfabilidade. Emerigon, que propõe efta dou-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 5. (2) Vid. Emerig. Cap. 12. Sec. 6. (3) Vid. Emerig. loc. cit. Sec. 8.

doutrina, confirmada por Areſtos de Tribunaes de Commercio, refere Sentenças contrarias, pelas quaes os Seguradores forão obrigados ao pagamento do Seguro ſobre o Navio, que ſe havia perdido por eſtar varios annos em hum porto, depois de ſeguro, ſem ter ſeguido o deſtino da viagem ſegurada. Aquelle Author pertende de algum modo juſtificar eſtas Sentenças, dizendo, que poſto pareça duro que o Navio conſtituido innavegavel em hum porto remoto, por ſe ter deixado ocioſo muitos annos, ſeja a cargo dos Seguradores, com tudo, não havendo fraude do Segurado, nem Lei poſitiva, que eſtabeleça o termo em que devão ceſſar, naquelle caſo, os riſcos dos Seguradores, devem eſtes imputar a ſi o não ter limitado na Apolice o tempo do Seguro.

Porém, como a natural, e preſumida intenção das partes he, que feito o Seguro, o Navio, ſobre que ſe tem de correr os riſcos, haja de ſeguir a viagem ſegurada, em hum periodo razoado de tempo, parece mais coherente á juſtiça, que no caſo acima dito, não ſe deva julgar a favor dos Segurados; porque não deve depender do arbitrio delles o prolongar illimitadamente os riſcos dos Seguradores; do contrario dar-ſe-hia occaſião a fraudes dos Segurados difficeis de ſe preverem, e deſcubrirem; pois, particularmente nas viagens de ida e volta para lugares remotos, os Seguradores ſeguem inteiramente a fé dos Segurados, e ignorão commummente o tempo da chegada dos Navios; e por tanto póde acontecer que o meſmo Segurado, depois de receber por inteiro o retorno dos effeitos, que tem feito ſegurar, fizeſſe depois valer hum Seguro que elle tiveſſe requerido ſobre effeitos perdidos, affirmando, contra a verdade, que elles erão parte do retorno que tinha ſegurado.

O Segurador tambem não he reſponſavel pela quéda, ou levantamento dos mercados, nem pela fallencia

das

das especulações do Segurado; pois só se obriga a que a cousa chegue a salvamento ao lugar do destino, e compôr-lhe o damno na falta, relativamente á real importancia declarada na Apolice; e assim como nada ganha na avantagem que o Segurado póde ter na venda daquillo que segurou, assim não póde ser obrigado a resarcir a diminuição do preço, que as circumstancias locaes, e pessoaes do mesmo Segurado exigirem. (1)

Finalmente elle não póde ser obrigado a supportar a perda, que apenas he huma remota consequencia dos riscos, de que se encarregou: porque pela natureza do contrato, e virtual intenção das partes, deve haver huma connexão entre o accidente, e a perda, de sorte que esta seja hum effeito proximo daquelle, segundo bem explica em alguns casos praticos *John Millar* no seu Tratado *on insurance*, Capitulo II. pag. 188; por exemplo: Fez-se hum Seguro de carregação de escravos da Costa d'Africa, em que os Seguradores obrigarão-se a responder *pela mortalidade por motim, ou levantamento dos mesmos escravos*: rebellão-se estes no mar; e, sendo subjugados, huns morrem no conflicto, outros lanção-se ao mar, outros se despedação por desesperação; muitos perecem por não quererem tomar alimento, ou por beberem agua salgada, e alguns falecem depois de febres, e outras molestias. O Segurador responde pela morte dos primeiros, que perdêrão a vida no combate, ou immediatamente pelas feridas que recebêrão; e não pela dos ultimos, que matárão a si proprios, ou que morrêrão de enfermidades, posto que originadas da mallogração da sua tentativa.

Póde-se pôr outro exemplo. O Capitão de hum Navio praticou hum contrabando, pelo qual, segundo as Leis do paiz, como Inglaterra, ficou o Navio, e sua car-

(1) Weskett verb. *Market*.

carga immediatamente ſujeito a confiſco. Com tudo, depois de ter chegado a ſalvamento ao porto do deſtino, e ancorado em boa ſegurança, paſſado hum mez, he advertido o contrabando pelos Officiaes públicos, e em conſequencia verificado o dito confiſco. Na Apolice o Segurador tinha tomado a ſi a barataria do Patrão. O Segurado inſiſtia, que a perda reſultante do confiſco era huma conſequencia neceſſaria da barataria do Capitão, que praticára o contrabando, e que por iſſo devia ſer a cargo do Segurador. Mas em Londres o Almirantado decidio o contrario; porque, admittido eſte raciocinio, não ceſſaria a reſponſabilidade do Segurador, ſenão quando o Navio ceſſaſſe de exiſtir; pois, ſegundo as Leis de Inglaterra, em todo o tempo, commettido o contrabando, permanecia elle ſujeito ao confiſco, o que he evidentemente abſurdo; tanto mais que ſemelhante damno vinha a ſer huma conſequencia remota do facto da barataria do Capitão.

CAPITULO XXXV.

Do principio, e fim dos riſcos, a reſpeito dos Seguradores.

A Regra, que fixa o principio, e fim dos riſcos, depende do ajuſte das partes na Apolice, e fórma huma das clauſulas eſſenciaes da meſma: (1) ella póde variar, ſegundo as circumſtancias do caſo, os intereſſes do Segurador, e Segurado, e eſtilos das Praças.

Na maior parte das Praças de Commercio, ſe o Seguro he feito ſobre a carga, he declarado nas Apoli-

(1) Baldaſ. Part. 4. tit. 9. Magens Part. 2. §. 87. e Part. 1. §. 42. Emerig. Cap. 13. Sec. 2. §. 3. Pothier des Aſſurances n. 62. Millar pag. 116. Valin ao Art. 5. tit. des Aſſurances, e Art. 13. tit. des Contrat. à groſſ. aventur.

lices, que o riſco dos Seguradores começará deſde o momento em que os effeitos ſegurados ſe embarcão no cáes para bordo do Navio, ou Embarcação ſobre que ſe pertende correr a aventura, e que continuará até ſerem deſembarcados em terra no lugar do deſtino, correndo os Seguradores o riſco, não ſó no Navio, ou Embarcação deſignada na Apolice, mas ainda na lancha, ou bótes, que forem empregados no embarque para bordo do meſmo, e ſeu final deſembarque, ſendo hum, e outro feitos em lugar competente, e coſtumado; pois o Segurado não póde arbitrariamente mudallo. Em algumas Praças os Seguradores começão a correr os riſcos, ſó depois que os effeitos chegão a bordo a ſalvamento.

Aquella clauſula commum das Apolices he ſaudavel, e muito util a ambas as partes. Por effeito della todos os accidentes, e perdas acontecidas deſde o primeiro momento do embarque da carga ſegurada, poſta nas ditas pequenas embarcações de embarque, huma vez que largão do cáes para irem para bordo, em que devem ſer embarcadas, ficão logo por conta do Segurador, com tanto que o Seguro ſeja feito em boa fé, e o Segurado, antes de requerello, ignore ter acontecido no dito embarque algum damno nos effeitos ſegurados.

Por via de regra os riſcos do Segurado céſsão, logo que o Navio chega ao lugar do deſtino; e os effeitos ſeguros são deſembarcados de bordo, e poſtos em terra a ſalvamento. Como porém não ſeria juſto que os riſcos do Segurador foſſem prolongados por mais tempo do que razoadamente he neceſſario para a deſcarga, por iſſo em algumas Ordenanças de Marinha he determinado tempo certo para a meſma deſcarga. Nas de Anvers, Amſterdão, e Dinamarca ſe concede tão ſómente quinze dias; nas de Suecia vinte, ſalvo havendo algum inconveniente notorio, e força maior, ou outro obſtaculo attendivel, que não eſteja em poder do Segu-

rado remover ; o que tambem tem lugar pela mesma razão, ainda no caso de ser expresso na Apolice o tempo da descarga , pois ninguem he obrigado ao impossivel.

Como a facilidade , e brevidade da descarga de ordinario não depende dos carregadores , mas sim do Proprietario do Navio, Capitão, e Officiaes das Alfandegas , que retardão os bilhetes para os despachos necessarios ; ou da concurrencia de mais Navios , e Embarcações, que tambem estão a descarga ; ou de outras causas extrinsecas , em que os Segurados Carregadores não tem influencia, por isso nas grandes Praças , como Londres , Liorne , e outras , não he fixo o tempo da descarga ; e os riscos do Segurador continuão até que os bens sejão effectivamente descarregados para terra , havendo opportunidade.

Quando os Proprietarios , ou os Carregadores de hum Navio voluntariamente não descarregão os effeitos no porto da descarga , para onde erão destinados , e querem antes fazer do Navio armazem de seus effeitos , ou para mais commodamente os embarcarem depois para outro, por baldeação , em tal caso, quaesquer desastres que aconteção depois de estar o Navio ancorado vinte e quatro horas *com segurança* no porto , e lugar da amarração, não são já por conta do Segurador.

Se o Seguro he sobre o corpo , e apparelhos da Embarcação, os riscos dos Seguradores, segundo o estilo de algumas Praças, começão desde que o Capitão, ou Mestre principia a tomar estiva para a viagem segurada, até chegar, e ancorar o Navio no porto do destino ; e se a viagem segurada era de ida, e volta, aquelles riscos continuão até que seja concluida a viagem com a chegada do Navio a salvamento ao porto donde sahíra, e se tenha dado fundo com segurança no lugar da amarração , e ancoradouro commum até vinte e quatro

tro horas , *ou conforme a declaração que se achar na Apolice.* O effeito desta declaração he que todos os accidentes acontecidos posteriormente ao tempo assignado para a terminação dos riscos , são já estranhos ao Segurador ; assim como lhe pertencem os que acontecem antes desta epoca, correndo elles os riscos.

Em outras Praças começão os riscos do Segurador desde que o Navio levanta a ancora , e se faz á véla para o porto do destino. Mas isto, como já se notou, depende do ajuste das partes.

Quando os riscos do Segurador principião a correr , elle immediatamente adquire direito á totalidade do premio ajustado, ainda que o Segurado alterasse depois o plano da aventura , ou fazendo descarregar os effeitos de bordo, ou mudando o destino da viagem do Navio. Porque o risco de huma viagem determinada he cousa individua ; e como o Segurador da sua parte estava prompto a correr todos os hazares, até o tempo da conclusão da viagem, e podia desde o primeiro momento soffrer a perda , com razão póde reter todo o premio, ou exigillo, se lhe não foi logo satisfeito, huma vez que conste ter principiado a correr o risco; e a si deve o Segurado imputar o detrimento da paga total do premio, pois voluntariamente mudou o projecto da especifica viagem segurada , sem consultar o Segurador.

CAPITULO XXXVI.

Das perdas por ventos, e tempestades.

NAs Apolices ordinarias , e nas de que fazem uso as diversas Companhias de Lisboa , enumerão-se entre os riscos , e perdas maritimas as que procedem de ventos , tempestades, &c. (1) Pelas Ordenanças de Ma-

(1) Baldasseroni Part. 5. tit. 3.

Marinha de França, Artigo XXVI, os Seguradores respondem pelos finiſtros, e avarías procedidas deſtas caufas. Chama-ſe *Furacão* o vento que ſopra com muita irregularidade, e violencia de rumos oppoſtos, e fazem tornear o Navio á roda de ſi, com extraordinario abalo, e eſtremecimento de todas as ſuas partes. Diz-ſe *Tempeſtade*, quando eſte vento, poſto que muitas vezes regularmente dirigido de hum rumo, com tudo, pela ſua impetuoſidade, perturba os mares com tanta força, que ſe levanta, e ſe deſpenha ſobre o meſmo Navio. Hum, e outro accidente podem occaſionar a ſubmersão, e naufragio de qualquer Embarcação, ou grande damno nos ſeus apparelhos, caſcó, e carga, pelo choque dos mares, encontro, e collisão da carga, de que reſulte deſarvorarem os maſtros, quebrarem-ſe as vergas, e leme, arrancarem-ſe taboas da quilha, ou coſtado, ou deſúnirem-ſe as junturas dellas, e fazer o Navio extraordinariamente agua, abaterem-ſe os toneis, e pipas, introduzir-ſe humidade nos effeitos carregados, poſto que ao principio eſtiveſſem em boa condição, e arranjamento, obrigando ao Meſtre do Navio a fazer alijamento, arribada a porto vizinho, e até voluntaria varação, e encalhe por ſalvar as vidas. (1)

To-

(1) O noſſo Camões deſcreve com energia poetica huma tempeſtade nos ſeguintes verſos.

Não erão os traquetes bem tomados,
Quando dá a grande, e ſubita procella:
Amaina, diſſe o Meſtre a grandes brados,
Amaina, diſſe, amaina a grande véla.
Não eſperão os ventos indignados,
Q' amainaſſem, mas juntos dando nella,
Em pedaços a fazem com ruido,
Q' o mundo pareceo ſer deſtruido.
O Ceo fére com gritos niſto a gente
Com ſubito temor, e deſacordo,

Todos eſtes damnos, ſendo procedidos de mera fortuna do mar, e força maior, são a cargo dos Seguradores. Porém ſe procedêrão de falta do Capitão, por ſe ter feito á véla em tempo notoriamente tempeſtuoſo; ou por outro motivo, que argúa nelle malicia deliberada, ou ainda ſimples culpa, em materia grave, de couſa do ſeu officio, e ella ſe provar relevantemente, os Seguradores são iſentos de reſponſabilidade; ſalvo ſe houveſſem tomado ſobre ſi os riſcos da barataria do Patrão.

Para ſe prevenirem dúvidas, o Capitão, que ſoffreo alguma tormenta, he obrigado, logo que chegar a porto de ſegurança, fazer o ſeu *Conſulado*, iſto he, requerer ás Camaras de Commercio, ou Magiſtrado competente para taes Actos, que ſe lhe tome ſua fé, e declaração dos accidentes maritimos, que occaſionárão as ſobreditas perdas, eſpecificando as verdadeiras cauſas das meſmas, juſtificando-as, ſendo poſſivel, com as peſſoas da Tripulação, e tirar immediatamente o ſeu *proteſto de avaría*, para ſalvar o direito dos Intereſſados no caſco, e carga do Navio.

De ordinario os Capitães em ſemelhantes Conſulados tratão de fazer boa a ſua cauſa, fazendo declarações arbitrarias, a fim de ſe deſonerarem da reſponſabilidade, a que são ſujeitos pelo ſeu máo comportamento, negligencia, ou imperícia, de que muitas vezes procedem os damnos acontecidos no mar, attribuindo tudo a tempeſtades, e outros infortunios maritimos; e coſtumão apoiar as ſuas aſſerções com o teſtemunho dos Mari-

Que no romper da véla, a náo pendente
Toma graõ ſomma d'agua pelo bordo.
Alija, diſſe o Meſtre rijamente,
Alija tudo ao mar, não falte acordo;
Vão outros dando á bomba, não ceſſando;
A' bomba, que nos imos alagando.

rinheiros, que não conhecem a gravidade do juramento, e propendem a favorecer a quem os commanda.

Porém aos Seguradores he permittido atacar, e convencer de erroneo, collusivo, e falso o dito *Consulado*; e podendo mostrar que os damnos forão produzidos por culpa do Capitão, e Equipagem, não podem ser constrangidos a prestar satisfação alguma; não ficando em tal caso aos Segurados outro recurso mais do que contra o mesmo Capitão. Porém he de advertir, que sendo difficillima esta prova, rarissima vez será attendivel a resistencia do Segurador; pedindo a boa fé do contrato do Seguro, e o expediente do Commercio, que os Segurados sejão indemnizados do sinistro, e avarias procedidas das sobreditas causas, a não haver prova relevantissima em contrario.

CAPITULO XXXVII.

Do Seguro contra o fogo.

HE inquestionavel que entre os riscos do mar hum dos mais calamitosos he o do fogo, que póde resultar ou dos raios, e outros meteóros celestes, ou de bombardeamento de inimigo, e explosão da polvora, ou de inflammação espontanea de materias, e generos combustiveis, que fazião parte da carga do Navio, como enxofres, lans, açafrão, &c. (1) ou por algum accidente de que resultasse o incendio. Não ha dúvida que os Seguradores são responsaveis pelas perdas procedidas de semelhante desastre, e ainda que algumas vezes possa acontecer por descuido, e temeridade das gentes do mar; com tudo, como de ordinario he indemonstravel o grão de culpa que nisso houvesse, os Seguradores já mais podem eximir-se da indemnização.

Ha

(1) Allan Park Cap. 23. Baldasser. Part. 5. tit. 8. Wesket verb. *Fire.*

Ha porém outra especie de Seguro de fogo, que sobrevem em terra ás casas, e armazens; e se póde definir huma especie de contrato, pelo qual o Segurador, em consideração do premio que estipulou, toma sobre si o indemnizar o Segurado contra todas as perdas que o Segurado possa soffrer na sua casa, ou bens, por causa de fogo, dentro do tempo limitado na Apolice. He escusado entrar aqui na enumeração das muitas avantagens, que todos derivão desta especie de contrato; pois são obvias, e bem experimentadas: examinemos tão sómente as principaes clausulas, e regras, pelas quaes se fazem semelhantes contratos.

Na Companhia de Seguro de Londres se providencía, por clausulas expressas, que os Seguradores não sejão obrigados pela perda, ou perjuizo de fogo acontecido por invasão de inimigo estrangeiro, ou de alguma outra pessoa, ou força militar, que tenha poder usurpado, qualquer que seja. Segundo esta clausula, tem sido decidido no Almirantado de Inglaterra, que os Seguradores não são obrigados, quando o fogo foi lançado em consequencia de invasão de inimigos estranhos, ou por interna rebellião dos subditos da Nação, que se levantão a fazer guerra contra seu legitimo Soberano com exercito formal. Mas a dita clausula não comprehende a perda causada pelo povo em tumulto sem alguma força armada regular, posto que fação depredações, ponhão fogo ás casas, ou commettão outros insultos, e violencias, tomando á força mantimentos, ou taxandolhes o preço arbitrariamente; porque supposto estes actos sejão criminosos, e feitos com usurpação da Authoridade Suprema, com tudo não pertence em rigor á classe dos actos feitos por hum poder usurpado propriamente dito; antes recebem a qualificação juridica de motim, e felonia capital, que se distingue da verdadeira rebellião, e alta traição. Este caso he profundamente discuti-

tido no Juizo que ſe tratou em Londres, de que faz menção Allan Park, Capitulo XXIII. pag. 442, e ſeguintes.

Em Londres, quando acontece fogo, e o Segurado ſoffre perda em conſequencia delle, tem obrigação de dar immediato aviſo aos Seguradores; e quanto mais depreſſa, ou dentro do termo limitado no contrato, dar-lhes huma conta particular da perda, ou perjuizo, como o permittir a natureza do caſo, e fazer a prova por ſeu juramento, por teſtemunhas, por ſeus Livros de Razão, ou por outros documentos, e meios, que convenção a realidade da meſma perda. He tambem neceſſario que o Segurado apreſente certificados de peſſoas de credito da ſua Paroquia, não intereſſadas no caſo, que dem teſtemunho, e abono do caracter das peſſoas, que ſoffrêrão o deſaſtre, e que atteſtem, por ſciencia propria, ou por terem tirado huma informação exacta, a exiſtencia, qualidade, e extensão do perjuizo occaſionado pelo fogo. Quando a perda he aſſim verificada, e liquidada, os que a ſoffrêrão tem direito á ſua immediata ſatisfação, ſem algum abatimento do principal ſegurado.

Beawés no ſeu Tratado de *Lex Mercatoria* diz, que neſte Seguro não ſe admitte avaría, bem como no Seguro de vida. Mas não he poſſivel ſuſtentar-ſe eſta opinião, pela diverſidade da razão que ha entre hum, e outro caſo. No Seguro de vida, o pagamento da ſomma total depende de hum ſó, e individuo evento, que não ſoffre o mais, ou menos; pois ou acontece em todo, ou abſolutamente não acontece, viſto que ſe morre huma vez ſómente; porém iſto não tem lugar nos Seguros contra o fogo, que ſobrevem ás caſas, ou outros bens; porque as caſas podem ſer parcialmente damnificadas, e os bens podem ſer parcialmente deſtruidos. Neſte caſo, como o Seguro he hum contrato de in-

indemnidade, o fim do contrato ſe completa logo que a parte, que ſoffreo o perjuizo, he poſta na meſma ſituação, em que eſtava antes de ſucceder o accidente; e ſe elle neſtas circumſtancias pudeſſe cobrar mais do que tiveſſe realmente perdido, requerendo o todo, não tendo perdido ſenão parte dos bens incendiados, ficaria a ſua condição melhor que a do Segurador, e ſe deſtruiria a igualdade de direitos reſpectivos, que huma juſtiça imparcial exige em todo o genero de contrato.

Por eſta cauſa a Real Companhia de Seguro de Londres expreſſamente faz declarar nas Apolices, que pagaráõ todos os racionaveis carregos, e deſpezas, que reſultão da remoção dos bens em caſo de fogo, e ſatisfazerem aos perjudicados o damno que tiverem, ſe os bens removidos forem deſtruidos, ou damnificados por occaſião da dita remoção, ou tranſporte dos bens para lugar onde eſtejão livres do acceſſo do fogo.

Em Inglaterra as Apolices de Seguro de fogo não ſe podem transferir da parte contratante para terceiras peſſoas, ſem conſentimento da Companhia; ſalvo ſe na Apolice eſſe traſpaſſo he expreſſamente permittido; e coſtuma ſer, e verificar-ſe, quando falece a parte principal; porque então a Apolice, e o intereſſe, que della ſe deriva, continúa em pleno direito a ſeus herdeiros, teſtamenteiros, ou adminiſtradores, os quaes com tudo são obrigados a requerer o endoſſo da Apolice na Companhia que fez o Seguro, e pagarem o premio em nome do dito herdeiro, teſtamenteiro, ou adminiſtrador; bem entendido porém, que deve a parte, que requerer indemnidade, moſtrar o intereſſe que tem na couſa ſegurada ao tempo da perda, como traz julgado o citado Allan Park, Capitulo XXIII. pag. 450.

Neſta eſpecie de Seguro a mais pura verdade, e boa fé são eſſencialmente requeridas para conſtituir o contrato efficiente, e obrigatorio, bem como em todos

os mais Seguros de differentes objectos; porque os Seguradores, quando se determinão a prestar o seu consentimento, confião illimitadamente na integridade, e honra do Segurado, quanto ao valor, e quantidade da propriedade, que he o objecto do Seguro; e a justiça exige que se não faça já mais abuso de tão ampla, e necessaria confiança.

CAPITULO XXXVIII.

Do Naufragio, e Varação.

NAufragio he a perda total do Navio, e sua carga, ou seja por submersão em mar alto, nas Costas, ou no Porto, ou seja por quebramento, e separação das partes essenciaes do Navio, por ter dado em algum escolho, soffrido abordage, bombardeamento, ou outro accidente, que o reduzisse a estado de absoluta innavegabilidade, posto que pudesse ainda fazer-se a salvação, e recobramento de parte do casco, e carga. (1)

Varação he o acto, pelo qual o Navio he arremessado ás Costas, bancos de arêa, ou praiada, ou encalha em terra, ficando exposto a naufragio total, ou parcial, ainda que com esperança de tornar a vir a nado, e poder seguir seu destino, depois dos competentes reparos. Esta Varação póde ser ou necessitada por violencia dos ventos, e mares, ou deliberada, e de proposito feita pelo Capitão do Navio, para escapar a imminente, e inevitavel perigo de naufragio, ou preza.

Tambem se diz Varação, quando por impeto das correntezas, ventos contrarios, furacões, tempestades, im-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 11. 12. e 13. Baldaſ. Part. 5. tit. 4. 27. e Part. 6. Cap. 9. Wesket verb. *Wreck. Shipwreck. Stranding. total loss.*

impericia, ou descuido do Capitão, ou outra causa, o Navio, em lugar de entrar no porto do destino, passa além da sua barra, e se impossibilita a ganhar a altura, e he forçado a arribar a diverso Porto, perder a viagem, ou fazella extraordinariamente demorada, occasionando-se dahi despezas, avarías, e algumas vezes total sinistro.

A submersão, naufragio, e varação do Navio são a cargo dos Seguradores, porque se considerão casos fataes, e de força superior; salvo provando-se cumpridamente, que taes accidentes procedêrão de culpa caracterizada, ou supina ignorancia do Capitão do Navio: e ainda provada aquella culpa, ou ignorancia, elles respondem pelo sinistro, se na Apolice se encarregárão da baratatia do Patrão. Huma das culpas do Capitão, que exonerão os Seguradores da responsabilidade, he, se deixou, deliberadamente, de tomar Piloto da barra, e Costas, á sahida, ou entrada do Navio, sendo assim costumado, segundo a Policia do Porto, e acontecesse o sinistro em consequencia desta omissão. Porém sobrevindo este, por culpa, ou ignorancia do mesmo Piloto da barra, e Costas, havendo o Capitão do Navio tido a precaução de o tomar em tempo, os Seguradores respondem pelo damno; porque em taes circumstancias fica o desastre pertencendo á classe dos casos insolitos, e extraordinarios, e de mera fortuna do mar.

Quando o naufragio, submersão, e varação he com fractura, e separação das partes essenciaes do Navio, de sorte que fique impossibilitado, a pezar de promptos soccorros, de seguir o seu destino, reputa-se o sinistro total: e em consequencia o proprietario póde fazer immediato abandono dos Seguradores, e exigir-lhes a indemnidade. Quando porém a fractura he parcial, e facilmente reparavel no lugar em que aconteceo, os Seguradores só podem ser obrigados a resarcir a perda,

e despezas do reparo por Acção de avaría ; salvo se, não obstante a reparabilidade do damno, ha no lugar do infortunio absoluta falta dos meios de livrar o Navio do perigo, nem ahi se achem materiaes para o concerto , nem pessoas proprias para esse ministerio ; ou ; ainda que existão , o Capitão não alcança credito para haver dinheiro, assistencia, e adiantamento das despezas necessarias a se constituir o Navio em estado de fazer as funções do seu destino. He evidente que esta situação he igual ao do Navio , que se reduz a estado de innavegabilidade : em hum , e outro caso os Seguradores são obrigados a pagar immediatamente a importancia segurada, como se o sinistro fosse verdadeiramente total.

A respeito dos bens segurados, e carregados a bordo do Navio que naufragou, ou varou em terra; e como os Seguradores devão responder pela perda , mais circumstanciadamente exporemos, quando tratarmos das avarías, salvação, e abandono.

CAPITULO XXXIX.

Do Alijamento.

O Alijamento entra tambem nas Apolices expressamente como huma das perdas, que acontecem por fortuna de mar, e de que o Segurador toma sobre si indemnizar o Segurado. (1) Entende-se por Alijamento o acto, pelo qual o Capitão, ou Mestre do Navio, ou Embarcação , forçado por tempestade , ou perseguição de inimigos , ou piratas, córta, e fórça os mastros, e lança ao mar parte dos apparelhos, armamento, e carga, para o fim de salvação commum , e evitar o naufragio, ou preza.

Co-

(1) Emerig. Cap. 13. Sec. 40. e seg. Baldas. Part. 5. tit. 19. Park Cap. 6. Wesket v. *Jetson.*

Como esta materia exige huma discussão mais circumstanciada, que melhor se póde fazer, quando tratarmos das avarías, por ora bastará advertir, que os Seguradores respondem, e entrão em contribuição, ou partilha do damno, em razão do Alijamento, precisamente no caso, e modo, em que serião obrigados á mesma contribuição os Proprietarios do Navio, e carga alijada, se não tivessem feito o Seguro. Assim o exige a natureza do contrato, e o cumprimento de huma das clausulas ordinarias de todas as Apolices: bem entendido porém, que os Seguradores respondem pelos damnos do alijamento, sendo este feito segundo o estilo maritimo, e dever do Capitão, ou Mestre do Navio, consultando este a Equipagem, e Passageiros, e procedendo por acordo da maioridade, aliàs o alijamento he irregular, e de capricho do Capitão, a que os Seguradores não são sujeitos, se na Apolice não tomárão sobre si a baratario do Patrão.

CAPITULO XL.

Da Abordage.

A Abordage conta-se nas Apolices entre os riscos, que são a cargo dos Seguradores. (1) He dos infortunios enumerados nas Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XXVI. Por ella se entende qualquer encontro, abalroamento, e choque de hum Navio sobre outro no mar, ou nos portos, velejando ambos, ou depois de ancorados; estando hum na amarração, e outro ainda em viagem, ou havendo desaferrado para seguir seu destino, ou por rompimento, e córte de amarra, ou por galra em razão de correntezas, ou outro accidente.

A

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 14. Baldaf. Part. 5. tit. 6.

A Abordage ou acontece por caſo fortuito, ou por exceſſo, ou falta de alguem; ou he indemonſtravel donde procede.

Quando ella deriva ou de caſo fortuito, ou de falta, ou exceſſo do Meſtre, e Equipagem de outro Navio, o Segurador reſponde pelos damnos; pois hum, e outro acontecimento pertence á fortuna de mar; com a differença, que no primeiro caſo não ha recurſo algum contra a força ſuperior dos elementos: no ſegundo, o Segurador tem ſeu regreſſo contra o Capitão, e Proprietario do Navio.

Se aconteceo a abordagem por falta, e exceſſo, competentemente provado do Meſtre, e Tripulação do proprio Navio, ſobre que ſe tomou o Seguro do caſco, ſeus apparelhos, ou carga, os Seguradores não são reſponſaveis, ſe na Apolice não ſe encarregárão da *Baratária do Patrão*; porém ſe na Apolice vem eſta clauſula, elles reſpondem pelos damnos, que ſe moſtrarem, e forem liquidados por Veſtoria, e Exame official de Peritos, ou outras provas relevantes; ficando em todo o caſo com ſeu regreſſo, ou direito ſalvo, contra o Capitão, ou peſſoa, por culpa de quem ſe tiver cauſado o damno.

Não ſe podendo provar cumpridamente de que cauſa, ou por culpa de quem aconteceo a abordage, os Seguradores devem ſó reſponder pela metade da avaría liquidada por Veſtoria, e Arbitros; pois a eſta ſeria tambem obrigado o Proprietario, ſe não tiveſſe ſegurado. Tal he a repartição do damno, que em ſemelhante caſo determinão as Ordenanças de Marinha de França, Livro III. Titulo das Avarías, Artigo X, que he ſem dúvida fundada em equidade; viſta a difficuldade da prova em caſo deſta natureza, onde he impraticavel averiguar-ſe, e vir-ſe no conhecimento de que parte houve exceſſo, ou falta.

CA-

CAPITULO XLI.

Das prezas, e reprezalias.

PReza, captura, ou tomadia, quando se trata de Leis de Marinha, he toda a apprehensão de Navios, ou bens pertencentes aos subditos de hum paiz, feita no mar, ou ainda por invasão em algum porto, pelos subditos de outro paiz, que tem para isso Commissão, ou Carta de marca, dos respectivos Soberanos, em estado de guerra pública, em consequencia da Declaração formal, ou por mero facto de hostilidades, sem Declaração anterior. (1) Reprezalia he todo o acto de violencia corporal feita sobre o Navio, e sua carga, sem preceder rompimento formal das Potencias, e só praticada como por indemnização de perjuizos, e por modo de segurança. Em hum, e outro caso as pessoas existentes no Navio se constituem prizioneiras de guerra, e sujeitas ás condições impostas pelo vencedor, reguladas pelo Direito das Gentes. Piratería he o acto de depredação do Navio, e carga commettido no mar por pessoas de qualquer Nação que sejão, que não tem Commissão de Potencia soberana para semelhantes violencias. As tomadias que se fazem por este modo, se qualificão de pilhagem, e roubo; e quem as exerce, he havido por pirata, e ladrão do mar; que sendo aprezado, não só lhe deve quartel, e póde ser punido capitalmente, como inimigo commum.

Ainda que pelo Direito público da Europa seja estabelecido, que as Potencias não procedão a hostilidades, sem

(1) Baldasseron. Parr. 5. tit. 10. e 12. Watel Lib. 1. Cap. 23. Grotius *de Jure bell.* Lib. 2. Cap. 2. Emerig. Cap. 12. Sec. 18. e seg. Valin ás Ord. Mar. Fr. tit. *des Prizes.* Wesket verb. *prise. Capture reprisal, privateer letter of marque Piracy.*

ſem previa Declaração de guerra, feita por Manifeſto formal, em que a Potencia Declarante patentee os motivos com que preſume juſtificar o rompimento da alliança, harmonia, e boa intelligencia ſubſiſtente entre ella, e a outra Potencia, a quem declaraſſe a guerra, e nenhuma preza ſe conſidere juſta antes deſte preliminar; com tudo, tem-ſe viſto exemplos de pratica oppoſta, principiando a guerra abruptamente, por ataque de mar, e terra.

Em outras occaſiões tem-ſe viſto aprezarem-ſe Navios neutros, e recuſar-ſe ſatisfação; do que tem reſultado, que a Potencia queixoſa, uſando de força contra força, ſem rompimento effectivo, tem ordenado iguaes prezas, e feito embargo nos bens achados no ſeu territorio pertencente aos ſubditos da outra Potencia, como por ſimples reprezalia.

Em qualquer deſtes caſos, ſendo as prezas feitas em guerra declarada, ou de facto, por ſe ter dado principio a hoſtilidades, e reprezalias, quer ſejão juſtas, ou injuſtas, he regra eſtabelecida na Juriſprudencia dos Seguros, que o Segurador he logo obrigado a pagar ao Segurado os bens de qualquer modo aprezados, e iſto no total valor do Seguro; de ſorte, que tem lugar a demanda immediata do Segurado, tanto antes, como depois de ſer condemnada a preza por boa, e legitima no Almirantado, ou outro Tribunal competente da Nação do Aprezador; nem o Segurador póde recuſar a peremptoria indemnização com o pretexto de haver eſperança de repreza, ou reſtituição, ou de ſe declarar injuſta a preza; antes ao contrario ſe conſidera a perda total do Navio, ou bens ſegurados, quanto para aquelle effeito do pontual immediato embolſo do Segurado, e legitimidade de ſua demanda no caſo de reſiſtencia do Segurador.

Outro effeito da preza he, que o Segurado, provan-

vando a exiſtencia deſte ſiniſtro (1), póde immediatamente fazer o abandono dos bens aprezados, ficando logo o Segurador, por virtude deſte abandono, em lugar do Segurado, entrando em todos os direitos do meſmo, quanto para o effeito de reclamar a preza, e haver a reſtituição della; ſendo-lhe em conſequencia livre o fazer todas as diligencias, que para iſſo forem neceſſarias, ſem com tudo perder o Segurado a propriedade dos bens que ſegurou; porque ſem embargo de ceſsão, e abandono do Navio, ou bens ſegurados, ſendo eſtes mandados reſtituir pela Potencia aprezadora, ou por ſe julgar a preza injuſta, ou por ſobrevir a paz, e haver ſido convencionada a reſtituição entre as Potencias belligerantes, ou por terem ſido demittidas pelo aprezador, ou reprezador em virtude de algum ajuſte, mediando certo premio, ou preço da ſalvação, e reſgate, em todos eſtes caſos o Segurador he obrigado a reſtituir a couſa ſegurada, e o Segurado reaſſume, como *por direito de poſtliminio*; a propriedade que lhe tinha ſido aprezada; ficando por conta, e a cargo do Segurador, a ſomma que pagou pela ſalvação, e reſgate, e mais deſpezas feitas em conſequencia da repreza, ſalvação, ou reſtituição, feita no mar, ou em terra, até á ſua effectiva entrega, e retorno ao poder do Segurador.

Poſto que Emerigon pareça inclinar-ſe á opinião, que no caſo da preza, o Segurado não tem contra o Segurador ſenão a acção de avaría, para haver a ſomma do damno, que realmente tiveſſe ſoffrido pela repreza, com tudo, tanto nas Ordenanças de Marinha de França, como nas de Inglaterra, que são as duas Potencias maritimas da Europa mais dignas de conſideração, he firme, na pratica de julgar, a regra ſobredita, a qual he fundada na natureza do contrato, fim, e

(1) Allan Park Cap. 9. pag. 156.

e intenção dos contrahentes; pois he evidente, que sendo o fim do Seguro não só a indemnidade do Segurado, mas a rapidez da circulação de seus fundos, não ha cousa mais justa do que o poder o Segurado, no caso de preza, obter immediato embolso do seu capital seguro, para proceder nas operações ulteriores de seu commercio; pois do contrario seria immenso, e segundo as circumstancias, incalculavel o perjuizo, que soffreria no retardamento da indemnização, se pela simples possibilidade do recobramento dos seus Seguros fosse obrigado a esperar indefinidamente pela restituição da preza, successo tão contingente, e ordinariamente improvavel. Pelo que, a boa fé do contrato do Seguro exige, que o Segurador satisfaça immediatamente o valor segurado, deduzindo o seu premio, se já não tiver sido pago; pois em consideração delle, he que tomou a seu cargo o responder pela perda resultante de prezas. Faz-se com tudo justiça ao Segurador em pollo no lugar do Segurado, para diligenciar a reclamação, ou resgate, como em negocio de tanto seu interesse.

CAPITULO XLII.

Da Detenção de Principes.

ENtre os riscos maritimos justamente se enumerão na Apolice a *Detenção de Principes*, que tambem se diz Arresto, e Embargo de Principes, Reis, Povo, que são termos synonymos na presente materia. (1) Entende-se por Detenção de Principes o Acto de Potencia Amiga, pelo qual o Soberano de hum paiz, ou quem em seu Nome exerce o Poder supremo, em qualquer fór-

(1) Baldas. Part. 5. tit. 11. Binkersoek quæst. *Jure pub.* Part. 1. Cap. 11. Emerig. Cap. 12. Sec. 30. Allan Park Cap. 4.

fórma de Governo, detem, e embarga, fóra de estado de guerra, nos Portos, e Costas dos seus Estados, ou ainda em mar alto, os Navios, e effeitos pertencentes aos subditos de diversa Nação Amiga, Alliada, ou Neutra, seja por necessidade, seja por consideração politica, sem intenção com tudo de apoderar-se da propriedade do Navio, e bens arrestados, mas unicamente com o designio de restituilla, ou pagar o seu valor em tempo opportuno.

E nisto distingue-se a Preza do Arresto: a Preza he feita em estado de guerra formal, declarada, ou de facto, e tende a absoluta, e irrevocavel depredação do Navio, e bens aprezados; o que tambem tem lugar quando, depois de Proclamação de Potencia belligerante, ou de seus Generaes, e Almirantes, se declarão certos portos por bloqueados, ou diante delles se achão estacionadas forças de mar, ou terra, capazes de obstar á entrada de Navios, provisões, e effeitos de toda a qualidade. Nestas circumstancias, se os subditos de Potencia Amiga, ou Neutra insistem em violar a Proclamação, e bloqueio, ficão expostos á rigorosa preza. O Arresto porém não he mais do que huma tomadia provisional, e interina, motivada por urgencia, e utilidade pública, que póde existir sem quebra da amizade, e boa intelligencia subsistente entre a Nação que faz, e a que soffre o incommodo do embargo.

Tambem pertence á classe de Detenção de Principes o embargo geral, que, por reprezalia, receio de rompimento entre Potencias, ou em consequencia de Declaração de guerra, se executa por ordem do Soberano, nos Navios, e bens que se achão em seus Portos, Enseadas, e Bahias, pertencentes á Nação com que se mandão cessar, decisiva, ou provisoriamente, as relações commerciaes, e politicas.

Igualmente se diz Detenção, Arresto, e embargo

de Principes o facto de Interdicção do Commercio, pelo qual o Governo do paiz, ou as pessoas que delle tem especial Authoridade, prohibem a sahida dos Navios, e effeitos Nacionaes para a viagem do destino, ou para certos portos, em razão de peste, guerra, reprezalias, carestia, tempestades, ou outro motivo de prevenção, e interesse público, ou a não permittem sem protecção de Comboi, a que os particulares não he licito renunciar.

Entra na mesma generalidade de Detenção, Arresto, e Embargo de Principes, a execução da ordem, pela qual o Soberano, por necessidade, ou beneficio do Estado, toma para seu serviço os Navios, e effeitos de seus subditos, sem culpa alguma destes. No que se distingue da tomadia, e confisco, que he a apprehensão de bens de contrabando, ou cuja exportação era provisoriamente prohibida; e por isso sujeita o transgressor da Lei, ou Ordem pública, á pena da perda total, ou outra multa comminada contra os que commettem semelhante delicto.

He estabelecido por Lei das Nações, e Direito público da Europa, que todo o Principe Amigo, e seus Vice-gerentes de terra, e mar, de qualquer Estado, e fórma de Governo, podem, fóra de Estado de guerra, deter, arrestar, e embargar nos portos, Costas de seus Dominios, e ainda em mar alto, os Navios, e carga nelle conteúda, pertencentes á Nação Amiga, e Neutra, posto não contenhão generos de contrabando de guerra, se o julgão necessario para remir a urgencia pública, ou expediente ao bom exito das suas operações militares, e navaes.

Tambem he incontestavel o direito que os Soberanos de qualquer paiz tem, em razão do Dominio Supremo, necessidade, e utilidade pública, de apprehender Navios, e quaesquer bens de seus subditos, sem cul-

culpa alguma destes, no designio de indemnizallos, sendo possivel, por algum equivalente, em circumstancias compativeis com o interesse do Estado. Igualmente pódem usar do Direito do sobredito geral embargo, e interdicção do Commercio com os subditos de qualquer Potencia, se os interesses politicos assim o exigem.

Quando acontecem Embargos desta natureza, seja de Principes Estrangeiros, seja do Soberano Nacional, ou dos que exercem Authoridade em seu Nome, elles se considerão casos fataes, e sinistros maiores; pertencentes á fortuna do mar, e força superior a que se não póde resistir; e em todas as Apolices, e Regulamentos de Seguros enumerão-se taes successos entre as perdas, que são a cargo dos Seguradores, se, ao tempo do embargo, erão já principiados os riscos por conta dos mesmos: o que depende do tempo, e clausula das Apolices.

Pelo que no Seguro do Navio, se o embargo he feito depois do contrato firmado, e começada a viagem, he inquestionavel que os Seguradores respondem pelos damnos, e consequencias directas do mesmo embargo, bem como pelas provisões, soldadas da Equipagem, e mais despezas occasionadas pela demora.

Porém se o embargo foi feito antes de se fazer o Navio á véla para o porto do destino, que, segundo as Apolices ordinarias, he a epoca do principio dos riscos dos Seguradores, não são estes responsaveis pelas perdas, ou detrimentos resultantes do mesmo embargo, porque todos os accidentes anteriores áquelle periodo lhes são extranhos, e ficão só por conta do Proprietario do Navio, e effeitos embargados.

Emerigon he de opinião, que no caso do embargo, os Seguradores não respondem pelo descahimento, ou diminuição do valor do Navio, que dahi se derivasse; por ser esta perda procedida de causa natural, e in-

evi-

evitavel, que entra na generalidade de vicio proprio da cousa que já mais he a cargo dos Seguradores. Com tudo, Valin, e Pothier são de contrario parecer.

Se o embargo nos bens carregados a bordo de algum Navio foi feito depois do Seguro, e depois de principiada a viagem do mesmo Navio, não ha dúvida que os Seguradores respondem por elle, e suas consequencias. Mas se foi feito antes do Seguro, e principio dos riscos (o que depende das clausulas da Apolice), os Proprietarios são os que unicamente o supportão, como já se notou. Como de ordinario nas Apolices he declarado, que os riscos serão por conta do Segurador, desde que os effeitos são levados a bordo, por isso, acontecendo o embargo em taes effeitos, ou sendo mandados desembarcar por ordem do Governo, os Seguradores são responsaveis da perda, e damno que dahi provém.

Se, durando o tempo do embargo, o Proprietario descarrega seus effeitos para prevenir que elles não se corrompão, esta operação será á sua custa; e se os não tornar a embarcar, não serão os Seguradores obrigados a retornar-lhe o premio.

No caso do embargo do Navio, e carga, feito depois de correrem os riscos por conta dos Seguradores, os Segurados podem-lhes immediatamente demandar a sua indemnização, posto que haja provavel esperança de restituição, e levantamento proximo do mesmo embargo; e tem em consequencia lugar o direito de fazer-lhes o abandono em tempo, e fórma, seja, ou não justo o embargo, pois o Segurador não he Juiz dos direitos das Nações; e isto quer seja feito por Principe Estrangeiro, quer pelo Soberano do Estado, visto que nas Apolices não se faz essa distinção.

CA-

CAPITULO XLIII.

Das Reprezas.

REpreza, recaptura, ou retomadia são expresſões ſynonymas, que deſignão o acto, pelo qual o inimigo, pirata, ou ladrão do mar, que fez qualquer preza em Navio, Embarcação, ou effeitos, carregados a ſeu bordo, he deſpojado por força maior de outro Navio, que o obriga a abrir mão da preza. (1) Eſta repreza ſe póde conſiderar feita ou por Embarcações de guerra pertencentes a alguma Nação belligerante, ou neutra, ou por Corſarios, e Navios mercantes.

Qual ſeja o effeito da preza, quanto o direito do aprezador, e reprezador, e a alteração do dominio do originario Proprietario da couſa aprezada, não he eſtabelecida por Direito das gentes regra abſoluta.

Grocio, no ſeu Tratado do Direito da Guerra, e da Paz (2), eſtabelece, que o aprezador adquire hum dominio irrevocavel na preza, logo que o Proprietario perde a eſperança de recobralla; e iſto acontece, quando a preza he conduzida dentro de qualquer fortaleza, ou porto do inimigo, ou a lugar onde eſteja alguma Eſquadra do meſmo, que defenda a preza, e impoſſibilite a retomadía. Porém he claro, que ſemelhante regra he muito arbitraria; pois não implica, que ainda ſendo conduzida a meſma preza a lugar ſeguro do inimigo, não poſſa com tudo, ſahindo o Navio deſſe porto, ou lugar, ſer de novo reprezado, e depois tornar a vir por algum principio a poder do Proprietario.

Pelas Ordenanças da Marinha de França, Titulo das

(1) Allan Park Cap. 4. e 8. Emerig. Sec. 21. 22. 23.
(2) Grotius *de Jure belli*, Lib. 3. Cap. 6. §. 3.

das Prezas, Artigo VIII, he declarado, que toda a preza que estiver vinte e quatro horas na posse pacifica do aprezador, será julgada boa preza; e que só será restituida aos Proprietarios, sendo retomada antes de vinte e quatro horas, pagando-se hum terço ao Navio, que a retomou, a titulo de salvação.

Este direito tem sido adoptado em varias Nações, e até neste Reino de Portugal pelo Regimento do Corso, cuja observancia foi mandada excitar por hum Alvará do anno de 1797, que se acha mitigado por outro do mesmo anno, cuja disposição he correctoria em parte, e em parte ampliativa do antecedente, como se póde ver no Appendix final deste Tratado.

Mas sendo aquella Ordenança de Marinha de França excessivamente rigorosa, e evidentemente estabelecida pela violenta animosidade de seu Monarca Luiz XIV, contra a Nação Ingleza, aspirante ao imperio do mar, não parece propria para servir de modélo a Nações pacificas, de sentimentos, e pertenções moderadas, ainda em estado de guerra; pois aquelle rigor faria mais calamitosa a mesma guerra, tolhendo aos Proprietarios dos Navios neutros, e nacionaes, a provavel esperança da recobrança da sua propriedade aprezada.

As Leis actuaes de Inglaterra a este respeito são incontestavelmente dignas de huma grande Nação, que presta assistencia, e protecção vigorosa á sua Marinha mercante; ao mesmo tempo que, sendo coherente aos principios da justiça, anima, e exalta a energia Nacional, concedendo aos Officiaes, e Equipagem das Embarcações de guerra, Corsarios, e ainda ás de Commercio, hum premio razoado, para trabalharem nas reprezas dos seus Navios capturados pelo inimigo; pois pelos Estatutos do anno decimoterceiro do reinado de Jorge II. Capitulo IV, e o 29 de Jorge III, Capitulo XXXIV, transcripto por Allan Park no seu Tratado de

Sé-

Seguros, Capitulo IV, pagina 72, he determinado, que fendo tomado pelos inimigos qualquer Navio dos fubditos da Grão-Bretanha, ou Irlanda, ou outros dominios, e territorios fujeitos á protecção, e obediencia de Sua Mageftade Britanica, fendo retomado por alguma Embarcação de guerra, Corfario, ou outro Navio Inglez, ferá em todos os cafos julgado no Tribunal do Almirantado, que deva fer reftituido o Navio aprezado (quer antes, quer depois da condemnação do Navio aprezado, em qualquer periodo, e diftancia de tempo decorrido depois da preza) e os bens nelle conteudo aos feus Proprietarios, pagando eftes por premio, ou recompenfa, a titulo de falvação, huma oitava parte do valor dos ditos Navios, e bens aprezados, cuja oitava parte ferá applicada a beneficio dos Officiaes, e Equipagem do mefmo Navio; e fendo retomado por Corfario, a fexta parte do verdadeiro valor do dito Navio, e bens; e fendo retomado pela concurrente operação de hum, ou mais Navios na Marinha Real, ou Mercantil, fe adjudicará aos reprezadores o premio da falvação, que no Tribunal do Almirantado fe julgar racionavel, fegundo as circumftancias do cafo; e ferá diftribuido pelos Officiaes da Equipagem, e mais agentes dos reprezadores, fegundo as proporções, que por arbitrio fe confiderar conveniente.

CAPITULO XLIV.

Das perdas por facto do Capitão, ou Mestre do Navio, e Equipagem, e da clausula da Barataria.

HE geralmente estabelecido nos Regulamentos das principaes Nações (1), que os Seguradores não respondem pelas perdas, e damnos do Navio, e Carregação, acontecidos por facto do Capitão, ou Mestre, e Equipagem; nem estes entrão na generalidade dos perigos do mar: porque, pela natureza do contrato do Seguro, o Segurador só he obrigado pelos sinistros, e avarías acontecidas por fortuna do mar, caso fatal, força maior, que se não podia prever, e resistir. Ora he evidente que os factos do Capitão, ou Mestre, e Equipagem não estão nestas circumstancias. Além de que o Proprietario, ou Armador do Navio, he obrigado aos Carregadores pelos damnos causados pelo Mestre, ou Equipagem; pois elles são os que propõem, escolhem, e dão credito a taes pessoas; e tal he o Direito commum de todos os Estados.

Como porém no progresso da Navegação, e Commercio se reconheceo que era impraticavel que os Proprietarios, e Armadores de Navios, e muito menos os Carregadores, pudessem conhecer, e abonar illimitadamente a pericia, e caracter pessoal das pessoas empregadas no serviço do mar, e he forçoso em muitas occasiões admittillos taes, como se apresentão, sem haver a possibilidade da escolha, introduzio-se por isso em alguns paizes commerciantes o poder-se tambem fazer o Se-

(1) Allan Park Cap. 5. John. Millar Cap. 2. pag. 138. e seguint. Emerig. Cap. 12. Sec. 3. e seg. Baldasseron. Part. 5. tit. 1. e 2.

Seguro de riscos, e perdas derivadas dos factos do Mestre, e Equipagem, inserindo-se na Apolice a clausula de serem a cargo dos Seguradores os damnos procedidos de falta, ou fraude, erro, negligencia, ignorancia, ou delicto do Mestre, e Equipagem, ou outras expressões semelhantes.

Em algumas Apolices, em lugar daquelle termo, usa-se da clausula: *Baratarıa do Mestre, e Marinheiros.* Ainda que este termo de barataria, segundo os Authores Italianos, signifique na sua etymologia todo o delicto, e prevaricação que o Capitão, ou Mestre do Navio, ou Embarcação, commette no exercicio do seu ministerio, e se restrinja unicamente aos factos que contém designio illegal, e criminoso; com tudo presentemente, segundo a intelligencia mercantil, debaixo da generalidade de barataria, comprehende-se tanto o dolo, e fraude intencional, como a simples negligencia, incuria, erro, imprudencia, e impericia do Mestre, e gentes da Equipagem, de que resulte a perda total, ou parcial do Navio, e sua carga.

Tal he a accepção deduzida das Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XXVIII.

Ib. „ Os Seguradores não serão obrigados a sup-
„ portar as perdas, e perjuizos acontecidos aos Na-
„ vios, Mestres, e Marinheiros, se na Apolice não se
„ encarregárão da *Barataria do Patrão.* „

Pelo que póde-se definir, e qualificar de barataria em geral a má conducta do Commandante, e Equipagem de qualquer Navio, ou Embarcação no manejo, direcção, defeza, e guarda do mesmo, em perjuizo dos Proprietarios, Affretadores, e Interessados no seu casco, e carga.

Se na Apolice os Seguradores se encarregárão de responder pela barataria do Patrão, este pacto he válido; e em virtude delle ficão obrigados a pagar ao Segurado

os ſiniſtros, e avarias, que procederem da má conducta do Meſtre, e Equipagem, ou ſeja por incuria, falta, e inexactidão no cumprimento dos ſeus deveres, ou por malicia, e dolo reflexo, com o fim de utilizarem a ſi, e damnificarem ou aos Proprietarios, e Armadores dos Navios, ou aos Carregadores.

A barataria póde-ſe conſiderar ſimples, ou fraudulenta: huma, e outra de diverſos gráos. Se os Seguradores tomárão ſobre ſi os riſcos da barataria, não podem em nenhum caſo recuſar a indemnização aos Segurados; ſalvo o ſeu recurſo contra o Capitão, e Equipagem para reſarcimento do damno, e ainda para acção criminal, ſe a barataria for de natureza que requeira maior emenda, e ſatisfação de Juſtiça; pois o Segurador entra em lugar do Segurado, e lhe he ſubrogado de pleno direito; competindo-lhe em conſequencia as meſmas acções, que teria eſte, ſe não houveſſe eſtipulado aquella clauſula.

Em alguns Regulamentos maritimos não ſe admitte nas Apolices a clauſula da barataria, como são as de Roterdão, Antuerpia, Heſpanha. Os de Amſterdão diſtinguem entre o Proprietario do Navio, e o Carregador. O Proprietario não póde ſegurar a barataria do Patrão, pois o elege; mas ſim a da Equipagem, com que não tem huma connexão tão immediata. Porém o Carregador não tem implicancia de eſtipular o Seguro da barataria do Patrão, e gentes do mar; pois não depende delle acceitar, ou deſpedir taes peſſoas.

A pratica de Hamburgo ſujeita o Segurador ao erro, negligencia, e malicia do Meſtre, e Marinheiros.

Nas Apolices de Dinamarca he licito ao Proprietario do Navio eſtipular o Seguro contra a fraude, e barataria da Equipagem ſómente; e a negligencia tanto do Meſtre, como da Equipagem. Mas os Carrega-

do-

dores podem ſegurar-ſe contra as fraudes, e negligencias, aſſim do Meſtre, como da Equipagem.

Nas Apolices de Lisboa não ſe coſtuma inſerir a clauſula de barataria; antes ſe exclue debaixo da expreſsão de *Rebeldia do Patrão*; pois enumerando os riſcos maritimos, que os Seguradores tomão a ſeu cargo, fazſe a excepção, *ſalvo a Rebeldia do Patrão, e o abandono dos bens ſegurados.*

Nas Apolices de Inglaterra não ſe eſtipula clauſula expreſſa contra a negligencia, e mera falta do Patrão, e Equipagem; mas em todas vem a declaração de que os Seguradores tomão a ſeu cargo a *Barataria do Meſtre, e Marinheiros*; e ſegundo a pratica de julgar do Almirantado, Barataria ſuppõe deshoneſta intenção, e contém couſa de ſua natureza illegal, e criminoſa; e por tanto interpreta-ſe aquella clauſula como ſó applicavel a fraude, e delicto de taes peſſoas, commettido nas couſas de ſeu officio, em damno dos Proprietarios do Navio, ou dos Carregadores, e Affretadores; e para ſe conſiderar ter o Meſtre incorrido em barataria, he neceſſario que ſe moſtre ter elle procedido: 1.° contra as inſtrucções, e ordens de quem o empregou, iſto he, do Proprietario, ou Affretador do Navio, que ſe conſidera Proprietario interino, em quanto dura o affretamento: 2.° com deſignio de ſua particular utilidade: 3.° em evidente detrimento de algum Intereſſado na viagem ſegurada.

Exemplos de erro, ignorancia, e deſcuido, que vem debaixo da generalidade da clauſula de negligencia, falta, e má conducta do Meſtre, e Equipagem, são os ſeguintes: Se o Capitão não deo querena ao Navio, nem o aprompton com o coſteio, e apparelhos neceſſarios, para ſe pôr em eſtado de ſeguir com ſegurança viagem ao porto do deſtino; ſe não lhe fez o laſtro competente á ſua lotação; ſe a carga foi mal arruma-

da,

da, seja pela sua desordenada disposição, seja pelo indiscreto ajuntamento, e mistura de generos incompativeis, que pela sua contiguidade, ou vizinhança, transmittírão a outros de differente natureza infecção, e ruína; se o Navio foi sobrecarregado, que impossibilitasse por isso o bom governo, e occasionasse a submersão, alijamento, ou naufragio; se recebeo má, ou insufficiente Equipagem; se deixou de receber Piloto de terra, ou costa no lugar, onde he estabelecida esta cautela, e por falta della, o Navio veio a perder-se, ou a receber avaría; se não vigiava pela disciplina maritima para ter a Equipagem em ordem, subordinação, e serviço, e evitarem-se os furtos, descaminhos, e revolta; se não era vigilante na guarda, e conservação de tudo que pertencesse ao Navio, e sua carga, para prevenir os accidentes de fogo, agua pelas escotilhas mal fechadas, e taboas mal calafetadas; se não cuidava em ter os gatos de estilo, para obstar-se á roedura dos fardos pelos ratos; se por capricho, ainda que sem má intenção, alterou a viagem do destino, e ordinaria derrota; se por imprudencia ou vaidade, passou por lugares notoriamente perigosos, e infestados de inimigos, e Corsarios; se levantou, e firmou Bandeira differente da do seu Soberano, e com esta falsidade sujeitou o Navio, e sua carga a preza, ou outro damno; se, não consultando os Officiaes, e a Equipagem, ou contra o seu aviso, e reclamação, fez alguma arribada sem necessidade, ou procedeo a alijamento, ou outra operação perjudicial aos Proprietarios do Navio, e Carregadores; se deixou de entrar em lugar de segurança, sendo o perigo imminente; se em fim praticou, ou omittio alguma cousa por negligencia, ou impericia, contra o dever de seu officio, do que resultasse a perda total, ou parcial do Navio, e sua carga.

Barataria da Equipagem he não só todo o delicto pre-

premeditado, mas tambem a culpa grave, ou grossa falta, dos Officiaes subalternos, ou Marinheiros, commettida no exercicio do seu ministerio no Navio, ou Embarcação a que pertencem.

Exemplos desta barataria são: 1.º todos os furtos que elles fazem dos effeitos, e apparelhos do mesmo Navio, e Embarcação: 2.º qualquer estrago que alli fação dos mesmos por malicia, ou negligencia em seu dever: 3.º a rebeldia, revolta, ou insurreição, pela qual recusem fazer o seu serviço, ou desobedecendo ás ordens do legitimo Commandante, ou forçando-o a seguir diversa derrota, ou arribar sem necessidade a porto differente daquelle do destino: 4.º a deserção, e abandono do Navio, e sua carga em occasião de perigo de preza, naufragio, ou outro accidente semelhante.

Isto posto, devem-se ter por firmes as seguintes regras.

1. Os Seguradores não respondem pelas faltas, ou fraudes do Capitão, e Equipagem, isto he, pela barataria simples, ou barataria criminosa, se na Apolice não se faz especial declaração dessa especie de risco, inserindo-se na enumeração dos perigos maritimos a clausula da *Barataria do Patrão, e Equipagem*; *Barataria do Mestre, e Marinheiros*; *negligencia, e fraude do Capitão, e gentes do mar*, ou outras semelhantes, que vem a ser equivalentes, e do mesmo effeito.

2. Ainda que se estipule esta clausula, ella com tudo não subsiste, quando o Capitão he o Proprietario, ou Affretador do Navio, ou Interessado nos effeitos segurados; porque semelhante precaução he suspeita; e a ninguem he licito formar da sua propria negligencia, ou fraude titulo de adquirir.

3. Quando não se estipula aquella clausula, e acontece a perda, os Seguradores não podem ser relevados da satisfação com o pretexto de que ella acontecêra por ne-

negligencia, ou culpa do Capitão, e Equipagem; salvo mostrando que o damno procedêra como causa immediata, e necessaria da mesma negligencia, e culpa, sendo esta bem caracterizada, e inexcusavel; pois do contrario, acabar-se-hia a boa fé, e franqueza do Commercio, e não haveria sinistro, ou perda alguma, que os Seguradores não pudessem, com algumas razões plausiveis, imputar a negligencia, impericia, e culpa do Capitão, e gentes do mar, como causa mais, ou menos proxima, e descarregar-se da responsabilidade da Apolice: o que seria intoleravel, e subversivo da pratica do Seguro.

He indisputavel, que a negligencia, ou falta do Mestre, e Marinheiros póde ser de diversos gráos, e he muito difficil a prova delles, como dependente de circumstancias complicadas, e muitas vezes de investigação impraticavel. Por exemplo, succede pegar fogo no Navio, ser aprezado, ou sorprezo pelo inimigo, soffrer huma abordagem, abalroamento, e encontro; correr a naufragio, varação, e encalhe; a que infinitas cavillações se não daria lugar, se se admittisse o Segurador a vir com excepção de negligencia, e culpa do Capitão, e Equipagem? Poder-se-hia dizer: se se tivesse tomado esta, ou aquella precaução; se o Capitão houvesse seguido tal conducta; se se tivesse usado deste expediente; se se perseverasse na defeza por mais tempo, &c.: a difficuldade de formar-se juizo certo sobre as causas, e circumstancias de acções, e accidentes semelhantes, faz com que na pratica se devão rejeitar as argucias, e tergiversações dos Seguradores.

Exemplificaremos varios casos de barataria fraudulenta do Capitão, ou Mestre do Navio, que incontestavelmente pertencem á classe de barataria formal, e criminosa, a qual consiste em huma deliberada maquinação, com que elle preordena, e procura effeituar o si-

ſiniſtro do Navio, e carga; e verifica-ſe nas circumſtancias ſeguintes, que entrão na generalidade da clauſula de *Rebeldia do Patrão.*

1. Quando por atraiçoado ajuſte ſe combina com o inimigo, ou peſſoas malvadas, e recebendo algum preço, ou eſperando algum lucro, occaſiona a perda do Navio, e carregação, levando o meſmo Navio a porto inimigo, ou a lugares perigoſos, onde eſtejão Eſquadras, e cruzem Corſarios, ou á viſta delles ſe lhes vai entregar, ſem fazer esforços para a poſſivel defeza, ou fugida em tempo opportuno.

2. Quando foge com o Navio com animo premeditado de defraudar aos Intereſſados no caſco, e carga, ſeja para ſua avantagem excluſiva, ſeja por colloio com outra peſſoa, que intente participar da malfeitoria.

3. Quando applica os effeitos, que lhe conſignárão, ou o ſeu preço, para uſo diverſo daquelle, que ſe lhe tinha deſtinado pelos Proprietarios, em contravenção, ou exceſſo das ſuas ordens.

4. Quando de caſo penſado, e intenção improba, procura o naufragio, varação, ou incendio do Navio, para o fim de encubrir os furtos que fez, e damnos que cauſou, ou para haver parte no recobramento dos effeitos naufragados.

5. Quando introduz no Navio, e doloſamente ſubroga effeitos, e mercadorias de menos valor do que havia recebido, para fazer depois, com o pretexto de tempeſtade, alijamento dellas ao mar, e ficar difficil a averiguação da fraude.

6. Quando ſe faz á véla ſem os deſpachos neceſſarios, ou deixou de pagar os direitos do porto da ſahida, ou os da entrada, e expoz o Navio, e ſua carga a confiſco, ou outra multa, ſegundo as Leis do paiz.

7. Quando parte contra as ordens do Governo, ou quebra o embargo poſto por Potencia Eſtrangeira, ou

pelo Soberano do Eſtado, ou ſeus Vice-Gerentes, que para iſſo tenhão authoridade.

8. Quando carrega bens de contrabando, ou faz alguma viagem prohibida pelas Leis do paiz, e ſujeita o Navio, e ſua carga a tomadia, ou outro damno.

9. Quando na occaſião de perigo de naufragio deſamparou o Navio, nem cuidou na ſua ſalvação, e recobramento.

10. Quando preſcindio do Comboi dado pelo Governo; ou tendo ſahido com elle, voluntariamente ſe apartou do roteiro, e inſtrucções recebidas, e foi por iſſo cauſa de ſer aprezado o Navio.

Em todos eſtes caſos, e outros ſemelhantes, a clauſula da *Baratraria do Patrão* tem o ſeu pleno effeito para a reſponſabilidade dos Seguradores; elles neceſſariamente ſuppõem da parte do Capitão ou huma malicia intencional, e preordenada ao ſiniſtro, ou huma culpa tão caracterizada, e inexcuſavel, que por Direito ſe equipare ao dolo, quanto para a ſua imputação, e caſtigo.

CAPITULO XLV.

Da viagem ſegurada.

Viagem he o caminho que o Navio faz no mar entre os dous pontos extremos do lugar da partida até o do deſtino. A viagem póde ſer inteira, ou parcial, de longo curſo, de caravana, de cabotagem, de tempo, de corſo, de eſcala. (1)

Viagem inteira he a de ida, e volta do Navio de hum porto certo até retornar a elle; parcial he ſómente de ida, ou de volta. Viagem de longo curſo he por exem-

(1) Emerigon Cap. 13. Sec. 1. e ſeg. Baldaſſeroni Part. 4. tit. 5. 6. e 10.

exemplo a que se faz da Europa para as Ilhas, Mares, e Costas da Asia, Africa, e America. Caravana he a multiplicidade de pequenas viagens, que hum Capitão faz no curso de sua navegação, tomando fretes de hum lugar a outro, descarregando, vendendo, e subrogando huns a outros effeitos. Cabotagem he toda a navegação de Porto a Porto, Cabo a Cabo, Costa a Costa. Viagem a tempo he quando se faz por annos, mezes, e semanas, e póde comprehender muitas pequenas viagens do mesmo Navio, a contar da sahida de algum porto, ou de certa altura, ou de hum dia determinado. Viagem de corso he a que tem por destino correr-se sobre Navios inimigos, para se fazer preza. Viagem de escala he aquella, em que se deixa a arbitrio do Capitão tocar, e arribar aos portos, e lugares intermediarios, sem com tudo alterar o destino primitivo da aventura maritima.

Posto que presentemente estejão tão adiantadas a sciencia, e pratica da Navegação, que sem difficuldade se emprehendão ainda as mais arduas viagens em todos os tempos, e mares, e para paizes os mais remotos, com tudo, sendo humas de breve, ou longo curso, e mais, ou menos perigosas, segundo as estações, lugares, e circumstancias de guerra, ou paz, extendendo-se por isso, e aggravando-se mais os riscos dos Seguradores, he inquestionavel, que importando-lhes conhecer a qualidade, e extensão das contingencias, e damnos, a que se expõem, faz-se indispensavel, que os que requerem o Seguro, declarem na Apolice a especifica viagem que pertendem segurar, declarando o seu destino, o lugar, ou porto da sahida, e bem assim o tempo, em que devão começar os riscos, e onde hajão de findar por conta dos mesmos Seguradores, com as mais circumstancias extrinsecas, e accidentaes, que podem influir na acceitação, ou recusação do Seguro, e regulamento do

premio, como v. g. ſe o Navio tem de navegar em Comboi; ſe debaixo de Bandeira neutra; ſe vai a corſo; ſe traz viagem demorada além do ordinario; ſe ha más novas, ou ainda ſimples rumor de perda, ou receio della, por conſtar que ſoffrêra algum grande temporal, ou que ſe aproximára, ou fora viſto em lugar infeſtado de Corſarios. Faltando eſtes requiſitos, o Seguro caduca como fraudulento, ou defectivo em parte ſubſtancial; pois ſem elles o contrato não tem hum objecto certo, e os Seguradores podem facilmente vir a ſer victimas da má fé dos Segurados.

Na confirmação deſta doutrina uniformemente concordão todos os Regulamentos maritimos, em que ſe eſtabelece a regra, que o Capitão do Navio não póde já mais deſvairar da linha da viagem do deſtino, e que deve ſeguilla conſtantemente pelo caminho ordinario, e o mais breve, e ſeguro que ſer poſſa: ſe a altera, he reſponſavel aos Intereſſados pelas perdas, e damnos.

A eſpecificação da viagem na Apolice he ſuſceptivel de todas as modificações, e pactos honeſtos, que entre ſi convierem o Segurador, e Segurado; pelo que taes pactos são os que formão a Lei do contrato, e decidem dos reſpectivos direitos dos contrahentes, pertencendo a eſtes fixar os tempos, e lugares dos riſcos, com liberdade de fazer eſcalas, deſcarregar, vender, permutar, ou baldear para outros Navios os effeitos, ſegundo as clauſulas ajuſtadas.

Deve notar-ſe, que a viagem do Navio he couſa diverſa da viagem ſegurada. A viagem do Navio diz reſpeito aos pontos extremos da linha da derrota, que o Navio faz do porto, ou lugar da ſahida, ao do deſtino, que tinha em viſta o Proprietario, e Armador delle, ou onde o Capitão realmente aporta por capricho, ou má fé. A viagem ſegurada he aquella, que ſó intereſſa a eſpeculação de quem requereo o Seguro, e

que

que póde ser menor, ou differente da do Navio nas circumstancias, que moderão os riscos do Segurador. Se o Segurado faz o Seguro da viagem de hum Navio com clausula, ou garantia de Comboi, e o Navio parte sem elle, ou separa-se arbitrariamente no curso da navegação; se em lugar de ir ao porto declarado na Apolice, toca a diverso, he evidente que a viagem de hum tal Navio he muito distinta da viagem que o Segurador, e Segurado tinha intenção de segurar. Pelo que, tratando-se de saber qual he a viagem segurada, he preciso ver-se na Apolice quaes são os dous pontos extremos, que nella se assignão para a linha da navegação, além da qual se não deva passar.

Quando as partes se não tem explicado sobre a duração da viagem, presume-se que se fizera o Seguro só de ida, e não de volta do porto, donde se fizera á véla.

Quando a viagem he a tempo, os dous pontos extremos do mesmo fórmão os termos constitutivos da viagem segurada.

CAPITULO XLVI.

Dos premios, e tempo de seu pagamento.

O Premio do Seguro, sendo o preço convencional do risco maritimo, constitue huma parte essencial, e integrante da Apolice; (1) e por tanto nella deve-se declarar assim o ajuste da somma requerida pelos Seguradores, como o tempo do respectivo pagamento. Os Francezes chamão ao premio *Prime*; porque na origem, ou introducção do contrato do Seguro, costumava-se pa-

(1) Emerig. Cap. 3. Sec. 1. e seg. Baldasseron Part. 1. tit. 9. e 10. Wesket verb. *Premium.*

pagar o premio primeiro que tudo, logo á aſſignatura da Apolice. Os Inglezes o denominão *Conſideration*; porque em conſideração da quantia, que eſtipulão a ſeu favor, he que ſe reſolvem a tomar ſobre ſi os riſcos da couſa alheia. Tambem dá-ſe-lhe o nome de *Cuſto*, e *Agio* do Seguro.

O premio, e o riſco do Seguro são dous correlativos inſeparaveis, pois a ſua reunião conſtitue a eſſencia do contrato. Do que ſe ſegue, que ſe o Segurador não chegou a correr riſco algum na couſa, que fórma o objecto do Seguro, ainda que iſto aconteceſſe por facto do Segurado, ou de ſeus agentes, não tendo embarcado os effeitos que ſegurou, ou havendo mudado o projecto da ſua eſpeculação, nenhum premio total, ou parcial he devido ao Segurador; e por tanto não o póde exigir, ſe deo ao Segurado eſpaço para o pagamento; antes fica obrigado a retornallo, ſe o tiveſſe já recebido, como mais circumſtanciadamente ſe dirá, quando tratarmos do *Storno*. (1) Porém huma vez que, ſegundo os termos da Apolice, tiveſſem os riſcos principiado a correr por conta do Segurador, vence elle immediatamente o premio total, ainda que ſe rompeſſe, encurtaſſe, ou mudaſſe a viagem ſegurada; porque o riſco maritimo conſiſte em ponto indiviſivel: em hum inſtante, depois de ſe fazer á véla o Navio, podia acontecer o ſiniſtro, ou correr effectivamente o Segurador maior perigo, que em todo o curſo da navegação ſeguinte.

O premio póde eſtipular-ſe: 1.° por viagem inteira: 2.° por tempo limitado, ſem deſignação de viagem: 3.° por tempo limitado, com deſignação de viagem.

O premio de viagem inteira; ſendo de ida, e volta, ſe diz *Premio ligado*. Quando ſe eſtipula o premio de

(1) Vid. Part. 2. Cap. 10.

de ſemelhante viagem, elle não admitte diminuição, nem augmento, qualquer que ſeja a duração da meſma viagem. Se he feita por tempo limitado, ſem deſignação dos pontos extremos, do lugar da ſahida, e o da entrada, o premio não he devido aos Seguradores, ſenão pelo tempo fixo na Apolice; e ſe a viagem excede eſſe tempo, os riſcos tambem não são mais por conta dos Seguradores; ſalvo ſe o Segurado procurar, pendendo os riſcos, refórma da Apolice, requerendo a continuação do Seguro pelo tempo, que em diante decorrer. (1)

Porém ſe a viagem he deſignada na Apolice, o Segurador correrá os riſcos da viagem inteira; com condição todavia, de que ſe a duração exceder o tempo limitado na Apolice, o premio ſerá augmentado á proporção, ſem que o Segurador ſeja obrigado a reſtituir parte alguma delle, ſe a viagem durar menos. Tal he a diſpoſição do Art. XXXV das Ord. Mar. Fr. tit. dos Seg. que ſem dúvida funda-ſe em juſtiça; pois os Seguradores, que ſubſcrevem a taes Apolices de tempo limitado, ſabem que a viagem póde durar além deſte tempo; e a limitação do tempo ſe preſume por intelligencia mercantil em favor dos meſmos, ſegundo obſerva Pothier, num. 62, a fim de que a ulterior prolongação os não damnifique contra a virtual intenção das partes.

Aquellas Ordenanças eſtabelecem huma excepção ſingular no Artigo VI, determinando, que ſe o Seguro he feito ſobre mercadorias de ida, e volta, com premio ligado, e o Navio, tendo chegado ao lugar do deſtino, não voltar para o donde ſahio, o Segurador ſerá obrigado a retornar os dous terços do premio, ſalvo havendo eſtipulação contraria. He evidente a anoma-

(1) Vid. dita Ord. Mar. de Fr. Art. 7. 34. Emerig. Cap. 13. Sec. 3. §. 4. e Cap. 13. Sec. 12. e 13.

malia desta disposição, pela incoherencia com os principios assima referidos; e parece antes huma disposição de graça em favor dos Segurados, do que huma consequencia derivada da natureza do risco maritimo, e premio ligado. (1)

Se o Navio sinistrou á entrada do porto, o premio ligado he devido por inteiro; porque então o contrato do Seguro tem recebido consummação absoluta.

O premio póde ser compensavel, condicional, reductivel, e augmentativo, segundo os pactos, ou condições expressas na Apolice. *Premio compensavel* he usado em tempo de guerra, em que os premios costumão ser muito altos: então he frequente estipular-se, que elles serão compensados no caso de perda, e só se pagão depois de estarem findos os riscos. (2)

Premio condicional he aquelle, que se estipula com a restricção de que só será devido, verificadas certas circumstancias, de lugar, tempo, e acontecimento, segundo o interesse do Segurado; como por exemplo, se o Navio chegar a salvamento; se tocar a certo porto.

Premio reductivel he, quando se estipula, que o premio será em certos casos, reduzido, ou diminuido a menos do ajustado. Usa-se desta estipulação, principalmente em tempo de guerra; como por exemplo, havendo esperança de paz, ou receio de rompimento de guerra, póde-se estipular na Apolice, que o premio será diminuido até certa quantia se sobrevier a paz, ou não se romper a guerra. *Premio augmentativo* ao contrario, tem lugar a favor dos Seguradores, declarando-se na Apolice, que o premio será augmentado até certa somma, ou, segundo o curso da Praça, se se declarar a guerra.

Depois que o premio he ajustado, e firmada a Apo-

(1) Emerig. Cap. 33. Sec. 2. (2) Pothier, num. 191.

Apolice com a assignatura dos Seguradores, tendo o Seguro sido feito em boa fé, ainda que depois sobrevenhão riscos maiores, do que havião sido esperados pelos Seguradores, como v. g. a declaração de guerra, não tem direito de pedir augmento de premio, nem o Segurado reducção, ou diminuição delle, se inopinadamente sobreveio a paz, e hum, e outro não se precaucionárão com a estipulação sobredita: ambos são responsaveis na parte respectiva, o Segurador pela indemnização da perda, e o Segurado pelo pagamento do premio do ajuste. Emerigon, Capitulo III. Sec. IV., não obstante expôr alguns Julgados contrarios na França, conclue, reconhecendo que elles não podem servir de regra, por serem desvairados da natureza do contrato do Seguro.

A taxa do premio nos tempos, e circumstancias ordinarias, he, como o preço de todas as cousas, regulada pela concurrencia, e curso geral da Praça; porém sobrevindo más novas, sendo o tempo de inverno, e a viagem prolongada, ou concorrendo outras circumstancias de tempo, e lugares, que exaltão os receios dos Seguradores, he evidente que não póde haver justa medida para se limitar o premio; e por consequencia vem elle a ser necessariamente dependente do arbitrio dos Seguradores; os quaes, segundo a idéa, muitas vezes fantastica, que formão do perigo, e á proporção da sua affouteza, ou descorçoamento nas especulações mercantis, assim são mais propensos, ou difficeis na acceitação dos Seguros. Pelo que, nunca se póde com justiça arguir lesão na quantidade do premio, se o Seguro foi feito em regra, pendendo os riscos, e ignorando o Segurador absolutamente a sorte da navegação do Navio segurado.

Em Inglaterra, e nas grandes Praças da Europa, costuma-se segurar não só o Capital, e seu premio, mas

tambem o premio dos premios, para o effeito de que, acontecendo o ſiniſtro, o Segurado não receba perjuizo algum, mas reembolſe todo o fundo que ſegurou. (1)

Quanto ao pagamento he de notar, que as Ordenanças de Marinha de França, Artigo VI, determinão, que o premio ſeja pago por inteiro logo ao tempo da aſſignatura da Apolice, ſegundo o antigo coſtume. Mas preſentemente nas Praças principaes he contra o eſtilo uſar-ſe de ſemelhante urgencia. De ordinario todas as Apolices fixão a epoca do pagamento. Em algumas Praças não ſe vence o tempo, ſenão depois da ceſſação dos riſcos; em outras (como em Lisboa, por pratica de algumas Companhias) reduz-ſe a obrigação a huma Letra de Cambio, que o Segurado acceita a pagar no tempo, que nella ſe fixa. Onde he eſtabelecida a neceſſidade de ſe fazerem os Seguros pela mediação de Corretores, eſtes são os que ficão immediatamente reſponſaveis ao pagamento com o regreſſo contra o Segurado Proprietario, ou Commiſſario. Se o Seguro he feito por conta de outro, quem o requer fica obrigado á ſatisfação do premio, como ſe notou no Capitulo IX.

He queſtão, ſe a falta do pagamento do premio annulla a Apolice? A reſolução depende do uſo da Praça, ou dos termos da meſma Apolice. Se nella he eſtipulado, que o Seguro ceſſe logo que não for pago o premio, deve-ſe cumprir eſta condição; mas ſe ella não exiſte, e o Segurador fiou a tempo o pagamento, não tem contra o Segurado outro direito, mais do que conſtrangello á ſatisfação; ficando porém firme a Apolice, e conſtituido em conſequencia na reſponſabilidade pelo ſiniſtro.

Se o Segurado quebra, os Seguradores tem direito de

(1) O methodo de fazer eſſa conta póde-ſe ver em Emerigon Cap. 3. Sec. 2. §. 5. Cap. 8. Sec. 12. e 13. Valin Comment. ao Art. 20. das Ord. de Mar. de Fr. tit. dos Seg.

de requerer ou que ſe lhes dê caução, ou que ſe reſcinda a Apolice; e iſto he conforme a juſtiça pelas regras da reciprocidade do contrato; pois o Segurado, fallindo o Segurador, póde reſilir do Seguro, ſe os Adminiſtradores do fallido não preſtão aquella caução, devendo hum, e outro ſer de condição igual. (1)

Fallindo o Segurador, tem lugar a compenſação do premio com a perda, ſe o pagamento da perda, e o dos premios ſe acharem reſpectivamente vencidos antes do fallimento; mas não, quando a epoca do fallimento, o Navio eſtava ainda em riſco, ou ignorava-ſe o acontecimento do ſiniſtro. Tambem não tem lugar a compenſação, ſe ao tempo do fallimento os creditos reſpectivos não erão vencidos, ou hum delles o não foſſe. (2)

He tambem queſtão, ſe os Seguradores tem o privilegio de Hypotheca nos bens ſegurados para o pagamento do premio. Parece que o devem ter; pois em ſe carregarem dos riſcos dos bens alheios, dão movimento, e vida ás expedições maritimas, e he eſte hum motivo muito attendivel para a protecção, e favor. (3)

Em que caſos deva o Segurador reſtituir o premio, dir-ſe-ha, quando ſe tratar do retorno do premio na Parte II. Capitulo XII.

A reſpeito das condições do Seguro, como ellas podem ſer muito variadas, ſegundo os multiplicados intereſſes das partes, ſeria tedioſo enumerar neſte Compendio ainda as que o uſo frequentemente admitte em diverſas Praças. Tratamos das mais communs, e importantes na Parte II. Capitulo IX. *das Garantias*, e para ahi remettemos o Leitor.

A clauſula, *livre de avaria*, merece particular diſ-

(1) Emerig. Cap. 3. Sec. 7. e Cap. 8. Sec. 16. (2) Vid. Emerig. Cap. 3. Sec. 8. e Cap. 18. Sec. 1. (3) Vid. Emerig. Cap. 3. Sec. 9.

cuſsão, por ſer abuſiva, e de grande conſequencia. Mas ella mais commoda, e propriamente tem lugar, quando tratarmos das avarias. (1)

CAPITULO XLVII.

Do Seguro depois do ſiniſtro, ou chegada do Navio a ſalvamento.

AInda que os riſcos ſejão da eſſencia do contrato do Seguro, com tudo, não he neceſſario que elles ſejão reaes ao tempo da aſſignatura da Apolice: (2) baſta para validade da convenção, que ſejão meramente ideaes, e ſe reputem pendentes na fantaſia, ou perſuasão das partes; com tanto, que eſtas procedão em boa fé, e ſe achem em abſoluta ignorancia do eſtado da couſa ſegurada. Daqui vem, que são uniformes os Regulamentos de Marinha das principaes Nações Commerciantes em permittirem, e haverem por válidos, os Seguros, poſto que ajuſtados, aſſim depois do acontecimento do ſiniſtro total, ou parcial, como depois de ſer já chegado a bom porto, e ſalvamento os effeitos, e Navio ſegurado, ſe o Proprietario, ou ſeus agentes, quando requerêrão o Seguro, ignoravão que foſſem perdidos os meſmos effeitos, e Navio, ou o Segurador não tinha noticia alguma de eſtarem elles a ſalvo. A boa fé das partes, a incerteza do ſucceſſo, e o bem do Commercio, que intereſſa na multiplicação dos Seguros, juſtifica ſemelhantes contratos. (3)

Iſto porém ſó tem lugar, quando o Segurado nem ſa-

(1) Vid. Trat. 2. da preſente Obra. Baldaſſeron. Part. 5. tit. 7. §. 44. e ſeg. (2) Baldaſſer. Part. 6. tit. 3. Emerig. Cap. 15. Sec. 1. e ſeg. (3) Vid. Emerig. Cap. 1. Sec. 1. onde eſte Author explica a differença do que elle chama *riſco effectivo*, e *riſco putativo*.

ſabia effectivamente, nem podia ſaber da perda, ou o Segurador da chegada do Navio a ſalvamento, antes da aſſignatura da Apolice; vindo neſta materia a *ſciencia poſitiva*, e a *ſciencia preſumptiva* a terem igual effeito, quanto á diſſolução do contrato; porque a ſimples poſſibilidade da ſciencia em hum, ou outro, baſta para annullar a Apolice, ſegundo he diſpoſto nas Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XXXVIII. Como porém he difficil a prova da ſciencia poſitiva do Segurado, ou Segurador, as ditas Ordenanças, para prevenirem as fraudes, eſtabelecem no Artigo XXXIX a regra, que ſe preſumirá a ſciencia do ſiniſtro, contando-ſe legua e meia por hora, deſde o lugar em que primeiro chegou a noticia da perda, ou da chegada do Navio até o do em que ſe aſſignou a Apolice: computado aſſim o tempo, e a diſtancia, julga-ſe, ſem grave perigo de erro, da poſſibilidade de ter, ou não, vindo noticia do ſucceſſo; bem entendido porém, que não ficão por iſſo excluidas quaeſquer outras provas, pelas quaes ſe poſſa moſtrar, que ainda em menos tempo havia a parte intereſſada tido, por ſi, ou ſeus agentes, ſciencia do facto: o que depende das circumſtancias, que ſe deixão ao arbitrio, e religião do Juiz.

Pelo que, ſe por teſtemunhas, ou provas literaes, ſe convencer a má fé do Segurador, ou do Segurado, a Juſtiça deve aſſiſtir á parte perjudicada, não podendo já mais authorizar hum contrato fraudulento, e depredatorio; pois he evidente, que o Segurador não tem titulo ao premio, ſe ao tempo da aſſignatura da Apolice ſabia que era ſalvo o Navio; e o Segurado he convencido de dolo, e uſurpação do alheio, ſe requer o Seguro, quando aliàs já tinha noticia da perda da couſa que fez ſegurar.

CA-

CAPITULO XLVIII.

Do Seguro ſobre boa, ou má nova, ou outras clauſulas equivalentes.

COmo a prova da poſſivel ſciencia do ſiniſtro, ou da feliz chegada do Navio, feita em conſequencia da preſumpção legal, e cálculo da legua e meia por hora, vinha a ſer materia de conteſtações odioſas, e difficultava os Seguros, introduzio-ſe o coſtume de renunciarem as partes á prova deduzida da dita legua e meia, ou de outro eſpaço perfixo por Regulamento, ou uſo da Praça, inſerindo na Apolice o pacto, e condição expreſſa daquella renúncia, ou clauſula (que lhe he perfeitamente ſynonyma) de ſe fazer o Seguro *ſobre boa, ou má nova*; *perdido, ou não perdido*; *ſalvo, ou não ſalvo*; *a todo o ſucceſſo*, ou outras enunciações equivalentes. (1) As Ordenanças de Marinha de França, Artigo XL, declarão legitimos os Seguros feitos neſta maneira; e niſto ſubſtancialmente concordão com os Regulamentos de Amſterdão, Stokolmo, Bilbau.

Semelhantes clauſulas tem lugar não ſó quando ſobrevem noticias boas, ou más, por cartas, por gazetas, ou ainda por ſimples rumor, e voz vaga, que o Navio, ſobre que ſe pertende fazer o Seguro, era perdido, ou ſalvo; mas tambem quando não ha receio além do ordinario, e o Segurado ſe pertende garantir contra todo o ſucceſſo, uſando daquella precaução.

Não ſe póde duvidar da validade deſtes Seguros, viſto que aquella clauſula he reciprocamente util ao Segurador, e Segurado; pois o Segurador recebe o premio,

(1) Baldaſſeroni Part. 6. tit. 4. Pothier 12. 24. Binkerſoek quæſt. *Jur. pr.* Cap. 16. n. 3. Magens Part. 1. §. 74. Emerig. Cap. 15. Sec. 5.

mio, muitas vezes bem alto, no caſo de ſe verificar a boa nova; e o Segurado a ſua indemnização, realizando-ſe a má noticia; com tanto porém, que hum, e outro hajão procedido em boa fé, e na abſoluta incerteza do ſucceſſo, declarando-ſe mutuamente todas as circumſtancias, que ao tempo da aſſignatura eſtejão dentro do ſeu conhecimento, ſobre o eſtado do Navio, e exito da navegação; pois que a intelligencia mercantil, e uſo daquella clauſula, não he o de conceder ás partes a liberdade de fazerem hum contrato fraudulento, não podendo haver pacto que legitime o dolo, e tolha aquella igualdade, que he a eſſencia das convenções humanas, a qual não ſubſiſtiria, ſe huma parte, ſendo informada da ſorte da navegação, a occultaſſe á outra, induzindo-a a erro ſobre o juizo da natureza, e extensão dos riſcos. (1)

Por tanto, podendo-ſe provar, por prova directa, iſto he, que não ſeja a do calculo da legua e meia por hora, que o que o fez ſegurar, ou recebeo o Seguro *ſobre boa, ou má nova*, ſabia da perda, ou da chegada do Navio, o Seguro ſe diſſolve pela fraude.

O effeito da clauſula de que ſe trata, he que os Seguradores são obrigados á indemnização, e o Segurado á paga do premio, ainda que poucas horas depois da aſſignatura da Apolice chegue a noticia certa da perda, ou ſalvamento do Navio: mas não obſtante eſſa clauſula, he licito ao Segurado, ou ao Segurador, qual ſe preſumir perjudicado, oppôr a excepção de fraude, e de ſciencia poſitiva do facto ao tempo do contrato; com tudo, aquelle que a allega, tem o encargo de provalla concludentemente por provas proprias, independente do cálculo, e preſumpção legal da legua e meia por hora; e como eſta prova he de ordinario diſſi-

(1) *Illud nulla pactione fieri poteſt ne dolus præſtetur.* l. 27. §. 3. ff. *de pactis.*

ficil, he evidente a avantagem de inferir-se na Apolice a dita clausula.

Em Inglaterra não se costuma declarar nas Apolices esta clausula de boa, ou má nova, ou outra semelhante; sem embargo do que se considerão válidos os Seguros alli feitos, ainda depois de acontecido o sinistro; com tanto, que o Segurador não possa provar que o Segurado o sabia, quando requereo a Apolice, ou que mal representára, por fraude, ou erro, em cousa substancial, o estado do Navio, occultando os avisos recebidos a esse respeito; porêm, em caso de dúvida, o Segurado he obrigado a prestar juramento de que ignorava a perda, a fim de purgar-se de toda a suspeita de má fé. Esta pratica he conforme as Ordenanças de Midleburgo, e Reterdão.

CAPITULO XLIX.

Do Reseguro.

Reseguro he hum contrato, pelo qual o Segurador, que assignou alguma Apolice por certa quantia, tendo arrependimento do ajuste, se faz segurar com outros Seguradores por igual somma, removendo sobre elles, por distincta Apolice, os riscos que havia tomado sobre si. (1) Neste caso, ainda que os riscos do primeiro Segurador formem o objecto do Reseguro; com tudo, este novo Seguro vem a ser hum contrato independente do primeiro: de sorte, que o originario Segurado não tem direito algum contra o Resegurador, nem o primeiro Segurador fica desobrigado da Apolice que assignou. Pelo que, acontecendo a perda, aquelle Segurado tem a sua acção prompta contra o mesmo primeiro Segurador, com quem unicamente tratou; este porém

(1) Baldasseroni Parr. 6. tit. 11. Emerig. Cap. 8. Sec. 14. Park Cap. 15. John Millar pag. 231. pag. 263. Weskett verb. *Double-insurance.*

rém tem igualmente o seu regresso contra o Resegurador para a indemnização na fórma do ajuste.

O Reseguro he hum contrato tão legitimo como o Seguro, e delle não differe na substancia, e effeitos. Por virtude do mesmo, o primeiro Segurador se considera como qualquer Segurado a respeito dos riscos de que o Resegurador se encarregou; e he sujeito aos respectivos encargos, e revestido de identicos direitos. Elle he muito favoravel aos interesses, e expediente do Commercio; porque, não havendo cousa mais natural do que precaver-se qualquer pessoa contra algum accidente, que possa occasionar a sua ruina, he racionavel, que, arrependendo-se algum Segurador dos Seguros incautamente recebidos, ou por recrescerem as circumstancias, que augmentárão os riscos, ou por ter tomado mais Seguros do que era prudente, ou por se terem multiplicado os sinistros, ou sobrevirem outros embaraços, que o hajão reduzido a difficuldades, ou impossibilidade de encher os empenhos contrahidos, procure resegurar-se com outros Seguradores, que tenhão mais confiança na sua boa fortuna; e que, ainda no caso de infelicidade, considerem a perda como indifferente ao estado dos seus negocios, e credito pessoal.

Os primeiros Segurados, posto não tenhão direito de demandar aos Reseguradores, com quem nada tratárão, em quanto os primeiros Seguradores subsistem em credito; com tudo, fallindo estes, são, como os mais crédores, interessados na massa fallida, e devem entrar no dividendo, ou rateio, do capital existente, e no das Acções contra os ditos Reseguradores, se sobreveio o sinistro, contra o qual se havia feito o Seguro.

O Reseguro he permittido expressamente nas Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XX; e o são igualmente nas de Koningsberg, Hamburgo, e Bilbau.

Em Inglaterra tambem era admittido aquelle contrato sem restricção alguma. Mas no progresso dos tempos insurgírão nesta parte taes abusos, que pelo Estatuto de George II, Capitulo XXXIV, se limitou a antiga liberdade, determinando-se, que só fossem válidos os Reseguros nos unicos casos do fallimento, banca-rota, e morte do primeiro Segurador; permittindo-se aos Administradores do fallido, e seus Testamenteiros, fazerem o Reseguro até á somma antecedentemente segurada; com tanto, que na Apolice se declarasse, que o contrato era de Reseguro.

CAPITULO L.

Do Seguro duplicado.

O Seguro duplicado he huma especie de Reseguro muito distincta da que se explicou no Capitulo antecedente; (1) porque o Reseguro propriamente dito, he o Seguro que o Segurador faz com outros Seguradores da somma, e risco, que havia tomado a seu cargo; o Seguro duplicado porém he hum novo Seguro, que o Segurado por arrependimento, ou temor de ruina propria, faz dos riscos da insolvencia, ou insolubilidade do seu primeiro Segurador. Acontece algumas vezes que o Segurado, depois de fazer o Seguro, entra em dúvida sobre o estado dos Seguradores, com que tratou, receando que, no caso do sinistro, se achem estes fallidos, e não possão pagar a perda: para remover de si taes receios, tem o recurso de fazer segurar com outros Seguradores a responsabilidade dos primeiros. Não implica que estes segundos Seguradores, ou por terem mais razões de conhecerem os fundos, e ex-

(1) Park. Cap. 15. Weskct v. *Double-insurance.*

extensão do credito dos primeiros Seguradores, ou por quererem correr os perigos da sua responsabilidade, ou por honra da firma dos mesmos, se carreguem dos riscos que estes já havião tomado, e se obriguem á indemnização em distincta Apolice. Pela cautela do Seguro duplicado, o Segurado adquire tranquillidade, e maior segurança do pagamento do seu capital, que fazia a materia da primeira Apolice.

Em algumas Nações he prohibido o Seguro duplicado, pelos abusos que delle se tem feito. Mas pelas Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XX, he permittido este Seguro duplicado. Elle se assemelha aos Seguros por modo de aposta, não tendo por objecto directamente os riscos maritimos, mas sim a contingencia de poder, ou não, o primeiro Segurador pagar a quantia segurada. Com tudo, semelhante contrato não he repugnante á justiça, e se póde considerar como hum abono, ou garantia, que o segundo Segurador faz do credito do primeiro.

O effeito do Seguro duplicado he, que o Segurado póde, no caso de perda, exigir a indemnização, ou do primeiro, ou do segundo Segurador indifferentemente, e a seu pleno arbitrio; porém não póde requerer huma satisfação duplicada da mesma somma de hum, e de outro Segurador simultaneamente; pois tendo sido paga por qualquer delles, fica extincta a obrigação da Apolice; e cada Segurador deve contribuir distributivamente á totalidade da somma segurada, á proporção das quantidades que tomárão; e se o Segurado pertender ulterior pagamento, deve ser repellido com a excepção de dolo, e merece castigo; pois do contrario, offender-se-hião os principios da justiça, e boa fé, e a tentação do ganho occasionaria perdas voluntarias: tanto mais que o Seguro, segundo se tem muitas vezes repetido, he hum simples contrato de indemnidade, no

ca-

caſo de perda; e por tanto não póde o Segurado pertender mais do que na realidade tiver perdido.

Eſte Seguro duplicado não ſe deve confundir com aquelle, pelo qual alguem ſegura duas, ou mais vezes por diſtinctas Apolices a meſma quantia, para haver, no caſo do ſiniſtro, dobrada, ou triplicada ſatisfação do ſeu capital. Semelhantes Seguros são evidentemente fraudulentos, depredatorios, e inauthorizaveis. (1)

---

(1) Vid. Ord. Mar. Fr. tit. dos Segur. Art. 22. 23. 24. 25.

FIM DA PARTE PRIMEIRA.

PARTE II.

Da Diſſolução do Contrato do Seguro.

CAPITULO I.

Do Storno da Apolice em geral.

TEndo-se até agora expoſto o modo com que ſe fórmão as obrigações do Contrato do Seguro, e bem aſſim a ſua natureza, objecto, e extensão, paſſamos a conſiderar o como ellas ſe diſſolvem, e extinguem, deſtrüindo-ſe o effeito da Apolice em todo, ou em parte.

Não he neceſſario advertir, que o Seguro, em quanto não principião os riſcos, ou ignora-ſe o exito da viagem ſegurada, ſe póde diſſolver pelo mutuo conſentimento das partes; (1) pois eſte he o modo geral com que ſe desligão as obrigações de qualquer contrato: indicaremos porém os caſos particulares, em que ſemelhante contrato, pela ſingularidade da ſua natureza, e effeitos, perde toda a força, desfazendo-ſe os vinculos da obrigação primitiva, como ſe nunca exiſtíra.

Elle ſe diſſolve de dous modos, ou pela *nullidade original* da Apolice, ou pela *poſterior reſcisão* da meſma. O primeiro caſo verifica-ſe, quando o contrato he deſde ſeu principio vicioſo, que por iſſo nunca póde adquirir ſubſiſtencia: o ſegundo caſo tem lugar, quando, ſuppoſto o Seguro foſſe ao principio legiti-

(1) Vid. John Millar *Elem. of the Law on inſurance.* Sec. 3. Cap. 3. pag. 110.

timo, com tudo ſobreveio depois alguma circumſtancia (ainda ſem fraude do Segurado), pela qual ſe rompe o meſmo Seguro, por não ter applicação o ſeu objecto em todo, ou em parte.

O Seguro *annulla-ſe* deſde o principio: 1.° quando alguma fraude deo cauſa ao contrato, ou ahi interveio de alguma maneira directa da parte do Segurado, ou do Segurador: 2.° quando houve erro, ou falta, que alteraſſe o conſentimento das partes, variando o objecto, e extensão dos riſcos: 3.° quando foi feito ou contra a eſſencia, e Lei natural do contrato, ou contra o Direito Público das Nações, ou contra os Regulamentos particulares do Paiz, em que ſe celebrou o ajuſte.

O Seguro *reſcinde-ſe*, quando, poſto o contrato foſſe deſde ſeu principio válido, com tudo moſtra-ſe depois: 1.° que ſe faltou a alguma das condições tacitas, ou expreſſas da Apolice: 2.° que a couſa ſegurada não fora expoſta aos riſcos maritimos.

Em todos eſtes caſos ſe diz haver *Storno da Apolice*. Eſta palavra *Storno* (1) (eſcreveremos *Eſtorno*,) ſobre cuja etymologia varião os Authores, he frequentemente uſada pelos Italianos, a quem o Commercio da Europa deve em grande parte a ſua origem, e extensão, bem como a nomenclatura, e fraſeologia mercantil. Ella ſignifica em geral *a diſſolução do contrato do Seguro, por qualquer cauſa que ſeja*. Daqui vem que *eſtornar o Seguro* he o meſmo que diſſolver, ou reſcindir a Apolice, fazendo ceſſar a reſponſabilidade do Segurador, quanto á indemnização promettida, e a do Segurado, quanto ao pagamento do premio que ſe eſtipulou; com a differença porém, que em todos os

(1) Emerig. Cap. 16. Sec. 1. e ſeg. Baldaſſeron. Part. 6. Tit. 5.

os casos, em que se estorna o Seguro por qualquer principio, o Segurador sahe immediatamente da obrigação de responder pelo exito da cousa, e viagem, que era o objecto do Seguro; recebendo todavia meio por cento cada mez pela sua assignatura, desde o tempo que se ultimou o trato subscrevendo a Apolice; mas o Segurado, em alguns casos, estornando-se o Seguro por culpa, ou facto seu, ou pela de seus Agentes, e Prepostos, não tem direito de compellir ao Segurador, que lhe restitua o premio, que lhe tivesse pago com antecipação, segundo diremos mais circumstanciadamente, quando tratarmos do *Retorno do premio.*

Como a presente materia he complicada pela variedade das causas do estorno, he necessario, para maior clareza, exemplificalla nos seguintes Capitulos, em que distinctamente exporemos, em primeiro lugar, os modos, e casos, em que se estorna a Apolice, extinguindo-se as obrigações do Seguro pela *nullidade originaria* do contrato; em segundo lugar, quando se estorna, ou dissolve pela *superveniente rescisão* do mesmo.

CAPITULO II.

Da nullidade do Seguro pela fraude.

EM todos os contratos a candura, sinceridade, e boa-fé são os requisitos absolutamente necessarios para se constituirem válidos, e terem o seu destinado effeito. (1) Nenhuma convenção se póde considerar justa, e honesta, se as partes contrahentes não se achão em huma condição igual, para conhecerem a utilidade respectiva do contrato, e se o seu consenti-

 men-

(1) Allan Park Cap. 10. John Millar Part. 1. Cap. 2. Weskett verb. *Concealment fraud.* Emerig. Cap. 1. Sec. 5. §. 2.

mento não ſe ajuſta, e recahe preciſamente ſobre o meſmo objecto, e circumſtancias. Do contrario, o contrato he nullo, e a Lei não aſſiſte, nem protege a parte, que uſou de arte, e engano em perjuizo da outra; e com toda a juſtiça póde a parte leſada reſiſtir ao cumprimento do trato, allegando com verdade não ter-lhe preſtado o ſeu conſentimento, que aliàs he a fórma intrinſeca, e eſſencial de toda a convenção: pois quando a fraude influe na ultimação de qualquer ajuſte, he inconteſtavel, que a parte, que ſoffre o damno, tinha em viſta couſa muito diverſa da intenção da outra, que a induzio a aſſentir á ſua vontade; e ſemelhante aſſenſo, como apparente, e nominal, não póde em tempo algum conſiderar-ſe obrigatorio.

Eſta doutrina, que fórma a baſe da ordem Social, e Civil, opéra ainda com maior força ſobre o contrato do Seguro, pela delicadeza do ſeu objecto, e pela eſpecial confiança, com que o Segurador ſe entrega á preſumida probidade, e candura do Segurado. Eſte contrato, pela ſua analogia com o da compra, e venda (pois o Segurado não he mais do que o vendedor do perigo) deve ao menos ſer ſujeito ás meſmas regras, a reſpeito da liſura, e boa fé dos contrahentes, e da neceſſidade de manifeſtação das circumſtancias que influem, aſſim no valor da couſa, ſobre que verſa o ajuſte, como na deliberação, e acordo definitivo de ambas as partes.

Ora, ſegundo os principios de Juriſprudencia Civil, no contrato da compra, e venda, para ſer firme, e valioſo, he o vendedor obrigado a não diſſimular, nem encubrir ao comprador vicio algum occulto da couſa que intente vender-lhe, nem uſar de artificio fraudulento para ſorprender a ſinceridade do meſmo comprador, e extorquir-lhe o conſentimento, repreſentan-

do a materia da compra differentemente do que na verdade he : e ainda que ſeja livre ao comprador o examinar, por inſpecção ocular, a couſa que pertende haver, obſervando-a por todas as faces favoraveis, ou detrimentoſas a ſeu intereſſe, para poder vir no cabal conhecimento da utilidade, ou deſavantagem que lhe póde reſultar do negocio ; e ſuppoſto tambem ſe permitta ao vendedor o dar á ſua propriedade hum valor de mera affeição, com tudo, ſe o dolo deo cauſa ao contrato, ou nelle interveio de hum modo caracterizado, ou ſe aquelle valor he deſmedido, e o comprador ſoffreo lesão enorme, a Lei vem em ſoccorro da parte leſada, annullando o trato pelo vicio radical do ajuſte ; ou dando o direito de reſcindillo, pela exceſſiva deſigualdade do meſmo. (1)

Se iſto procede em hum contrato, em que o corpo, ou ſubſtancia ſobre que recahe, eſtá dentro da eſfera dos ſentidos, e ſempre ſe ſuppõe que ambas as partes, na ſua eſcolha, ajuſte do preço, e mais condições, confiárão em certo gráo da propria ſagacidade o conhecimento da qualidade, e valor da couſa, com muito maior juſtiça deve ter lugar a meſma diſpoſição no contrato do Seguro ; pois ſendo o ſeu objecto o riſco da couſa expoſta á navegação, o qual não he alguma realidade actual, mas huma ſimples contingencia futura, ou entidade de ſua natureza ideal, e inanimada, he evidente que não póde já mais ſer objecto de obſervação corporal : tanto mais que o Navio, e bens ſegurados, na maior parte das vezes, não exiſtem no lugar em que ſe celebra o contrato ; pois todos os dias ſe requerem Seguros de Navios, e Mercadorias, que ſe eſperão de lugares ultramarinos, e muito remotos

(1) Ordenação do Reino Liv. 4. tit. 13. L. 2. Cod. *de reſcind. vend.*

da Praça, onde residem as Companhias de Seguro; e ainda que existão nella, os Seguradores não costumão, e em infinitas circumstancias he impraticavel examinar a existencia, e qualidade dos bens, que se pertendem expôr, ou já se achão expostos aos perigos maritimos; principalmente nas grandes Praças de Commercio, onde a rapidez do gyro mercantil, e a infinidade dos Seguros, que se fazem todos os dias, e se requerem de differentes Paizes, impossibilita o minucioso, e importuno exame dos Navios, e effeitos, cujos riscos os Seguradores tomão a seu cargo.

Este conhecimento, bem como o das circumstancias, que podem fazer maior, ou menor o risco, só he proprio do Segurado, vendedor do perigo, que tem immediato interesse na expedição, e transporte maritimo, ou como Proprietario, ou como Commissario, ou como Affretador, que se considera como Proprietario interino, durante o tempo do seu affretamento; elle além disto, he que tem todas as opportunidades de se informar, e saber da natureza da especulação, da estructura, e força do Navio, da condição da carga, das difficuldades, e riscos da viagem, &c.

Por tanto o Segurador vem, de ordinario, a ser a respeito de tal contrato hum ente meramente passivo, que não se póde decidir á acceitação do Seguro pela pessoal observação de alguma cousa, que lhe seja apresentada aos olhos; antes está na necessidade de confiar illimitadamente na probidade, e intelligencia do Segurado, seguindo ás cégas a informação que se lhe dá sobre o estado do negocio, e da navegação, presumindo-a sincera, e exacta; e computando o risco por hum cálculo de probabilidade, que prudencialmente fórma, segundo a representação do mesmo Segurado, fica inteiramente á mercê deste, e por consequencia sujeito a gravissimos damnos, se por fraude foi sorpreza a sua

as-

aſſignatura; ou porque a peſſoa, que requereo o Seguro por ſua conta, ou por conta de outro, allegou alguma falſidade; ou porque occultou alguma verdade em ponto ſubſtancial, que alteraſſe a idéa do riſco, que o Segurador tinha concebido ao tempo da Apolice, a que aliàs não aſſignaria, ſe ſoubeſſe, ou foſſe advertido das circumſtancias falſificadas, ou occultas. Pelo que he neceſſario que a Lei proteja com particularidade o Segurador contra qualquer genero de fraude, para o qual o Segurado tem de ordinario grande tentação, e opportunidade.

Em conſideração diſto tem-ſe eſtabelecido a regra, que o Seguro fica nullo, deſde o ſeu principio, todas as vezes que nelle interveio ainda o menor gráo de fraude da parte do Segurado, ou ſeus Agentes; ou ſeja por alguma directa *má repreſentação* do facto, aſſeverando-ſe alguma falſidade poſitiva; ou ſeja por deliberada occultação das circumſtancias ſubſtanciaes, que podião variar a idéa do riſco, e influir no conſentimento dos contrahentes. Eſta regra he fundada na Juſtiça univerſal, que já mais authoriza o dolo; até a Lei do Reino, Ord. Liv. IV. tt. 71 declara nullos todos os contratos, em que houve ſimulação *em perjuizo da parte contraria.*

Ora a fraude não ſó ſe póde conſiderar da parte do Segurado, ſenão tambem da do Segurador; pois obrigando a Lei, e eſſencia do contrato, tanto a hum, como a outro, a manifeſtar todas as circumſtancias que eſtão dentro do reſpectivo conhecimento, ſobre a natureza, e ſituação do objecto ſegurado, he conſequente, que ſe o Segurado póde provar que o Segurador, ao tempo que aſſignou a Apolice, ſabia que v. g. o Navio, ſobre que ſe corrião os riſcos, ou em que tinhão ſido carregados os bens ſeguros, ſe achava ſalvo no porto do deſtino, ou n'algum outro, livre de peri-

go,

go, ſendo eſta circumſtancia ignorada pelo meſmo Segurado, o contrato ſe annulla; bem como ſe eſte tiveſſe occulto ao Segurador algum accidente, que pudeſſe motivar a acceitação, ou recuſação do contrato. Porém como de ordinario os Seguradores são os mais expoſtos a ſerem victimas da má fé dos Segurados, que tem niſſo maior intereſſe, e facilidade, reſtringiremos a preſente diſcuſsão tão ſómente ao exame dos caſos, e effeitos da fraude dos meſmos Segurados.

A fraude ſe póde conſiderar ter intervindo no Seguro de dous modos: 1.° pela directa, e poſitiva allegação de alguma falſidade no facto, e ſuas circumſtancias, que o Segurado fez ao Segurador, reconhecendo aliàs elle meſmo a falſidade que affirmou: 2.° pela occultação de algumas circumſtancias ſubſtanciaes, que o Segurado ſabia, e que deliberada, e maliciofamente ſupprimio para facilitar o Segurador a acceitação do Seguro; as quaes, ſe foſſem a eſte expoſtas, e conhecidas, ou o apartarião de tomar ſobre ſi o riſco em todo, ou em parte; ou o determinarião a requerer maior premio. (1)

Os modos de commetter alguma fraude daquelles dous generos podem ſer muito variados, e depende do caracter, deſtreza, e ſituação do Segurado. Exemplos da primeira eſpecie de fraude, que muitas vezes tem acontecido, são os ſeguintes: v. g. ſe o Segurado fez o Seguro de alguns bens, affirmando com fraudulento deſignio, e deshoneſto artificio, ſerem deſtinados para hum porto, e por fim ſe manifeſta que o primitivo, e conſtante deſtino da viagem do Navio, em que

(1) *Dolus malus non tantum in eo eſt, qui fallendi cauſâ obſcurè loquitur, ſed etiam qui inſidioſè obſcurè diſſimulat.* L. 43. §. 2. ff. *de contr. empt.* L. 7. §. 2. ff. *de pactis.* L. 1. §. 2. ff. *de dolo malo.*

que forão carregados, era para differente porto: ſe affirmou que o Navio, ou carga ſegurada, era de propriedade neutra, e depois verificou-ſe que pertencia a inimigo, ou ſubdito de Potencia belligerante: ſe aſſeverou que o Navio havia ſahido de hum certo porto, em hum dia determinado, e depois moſtra-ſe que ſahíra de outro, ou em dia differente: ſe diſſe que o Navio era de tres maſtros, bem conſtruido, e de forças para ſe defender do inimigo, e depois manifeſta-ſe, que nada diſto era como havia ſido affirmado: ſe declarou, que o Navio tinha certo numero de peças, e de Marinheiros; que o Capitão, ou ſobrecarga era nacional; que ſahíra em Comboy; e depois ſe convence o contrario, ou couſa diverſa, do que ſe lê na Apolice: ſe deo por embarcados os bens, de que requereo o Seguro, e de facto ou não carregou, ou os fez deſcarregar depois, na intenção de perjudicar ao Segurador: ſe aſſeverou, que o Navio eſtava em boa condição, ſabendo aliàs que eſtava podre, e innavegavel, tendo em viſta fazello encalhar, perder, ou deſtruir de alguma maneira: ſe allegou que o Navio, e bens ſegurados ſe achavão livres de perigo em algum porto, e na realidade ſabia que eſtava perdido. Em todos eſtes caſos, e outros ſemelhantes, a Apolice não póde ter effeito; e não ſe conſidera ter ſubſiſtido o contrato, onde a falſidade, e má fé deo naſcimento, ou influio no ajuſte; ſendo evidente, nos exemplos propoſtos, que ſeria huma injuſtiça conſtranger ao Segurador a preſtar indemnização, quando ſe moſtra, que pela malicia do Segurado fora induzido a calcular os ſeus riſcos ſobre circumſtancias falſas, ou não exiſtentes, e que o riſco corrido viera a ſer diverſo do riſco entendido.

He de advertir, que toda a aſſerção falſa na Apolice vicía o Seguro, ainda que a perda não procedeſſe da falſidade allegada, mas em razão de perigo, e ſi-

niſtro muito differente. Pelo que, ſe o Segurado declarou, que a propriedade, de que requeria o Seguro, era neutral, ſabendo que pertencia a peſſoa de Nação belligerante; ainda que o Navio, ſobre que ſe correo o riſco, não foſſe aprezado, com tudo, acontecendo nelle, ou nos bens ſegurados qualquer outro accidente maritimo, de que reſultaſſe a perda total, ou parcial do meſmo Navio, ou de ſua carga, o Segurado não poderia pertender indemnidade do Segurador; e eſte juſtamente lhe objectaria a excepção de dolo, e nullidade de contrato pela fraude da aſſeveração falſa. Nem devia o Segurado ſer attendido com o pretexto de que a affirmativa daquella falſidade não havia dado cauſa ao infortunio, e que não augmentava o riſco do Segurador relativamente ao ſucceſſo; pois que, pelo rigor da regra ſobredita, ſendo nullo o contrato deſde o ſeu principio pelo vicio da falſidade da Apolice, he indifferente o exito final da viagem, e bens ſegurados; pois cumpre ao bem do Commercio, que taes contratos percão todo o ſeu effeito, logo que ſe moſtre por prova juridica qualquer ſombra de má fé. Nem a Lei póde já mais proteger huma convenção ſemelhante, quando ſe convence, que o Segurado incorrêra deliberadamente *em falta de verdade*, que ſempre ſe deve conſiderar huma culpa moral, a qual de nenhum modo, e em nenhuma circumſtancia, he compativel com o favor da Juſtiça.

E não importa que a aſſeveração da falſidade não ſeja eſſencialmente ligada com a qualidade do riſco, e ſubſequente perda; porque, admittida huma vez ſemelhante eſcuſa, os Segurados praticarião mil enormidades em perjuizo dos Seguradores, que em muitas circumſtancias não terião os meios de advertir na fraude, e menos de podella provar em Juizo; e ſe authorizaria o dolo, e engano, que já mais deve ſoffrer-ſe

nos

nos contratos; muito principalmente no do Seguro, em que a boa fé deve reluzir com o maior esplendor; pois do contrario degeneraria em ruina do Commercio, em lugar de promovello, e adiantallo.

Não só se annulla o Seguro por qualquer fraude directa, ou *positiva asserção de falsidade* na Apolice, senão tambem quando se commette fraude indirecta, a qual consiste na *intencional reflexa occultação, ou dissimulação de alguma circumstancia substancial* sobre o objecto, e circumstancias da viagem, e do verdadeiro estado da cousa segurada, que fazem variar, ou aggravar o risco; e que se fossem expostas ao Segurador, talvez lhe darião motivo de não acceitar o Seguro, ou de exigir maior premio.

Os exemplos desta fraude são, quando o Segurado dissimulou ser a cousa, de que requereo o Seguro, propriedade inimiga, ou de subdito de Potencia belligerante: (1) se não declarou aos Seguradores, antes de assignarem a Apolice, quaesquer noticias que tivesse recebido por carta, ou ainda por simples rumor, de que o Navio, em que se havião de correr os riscos, ou já era perdido, ou se receava que o fosse; por ser a viagem maior da ordinaria; por ter sobrevindo alguma grande tempestade nas costas, ou outro lugar da derrota, ou por ter sido visto em perigo de naufragio, ou em lugar infestado de corsarios, ou já em estado de ser perseguido de caça, ou ataque effectivo de força inimiga; por fazer quantidade de agua fóra do ordinario antes, ou depois da sahida; ou por ter desarvorado, e soffrido grave damno nos mastros, e apparelhos por occasião de tormenta; por se ter apartado do Comboy voluntariamente, ou por golpe de vento, temporaes, ou outro accidente; por constar da perda de al-

(1) Emerig. Cap. 5. Sec. 2.

gum Navio, que, pelas circumstancias do tempo, e outras apparencias, se pudesse suspeitar ser o de que se requereo o Seguro, &c.

He evidente que estas, e outras circumstancias semelhantes, varião, e aggravão o risco real, ou imaginario da cousa segurada; e os Seguradores sem dúvida tem direito de saber a extensão dos perigos, a que se expõem. Se pois o Segurado dissimula, e fraudulentamente occulta aquellas circumstancias, o risco corrido vem a ser absolutamente differente do entendido pelo Segurador, ao tempo da assignatura da Apolice. Ora quando o successo mostra que na verdade elle corrêra hum risco maior do que sabia, ou tinha razão de cogitar ao acto de se prestar ao ajuste, he manifesto que o consentimento das partes contrahentes não recahirá exactamente sobre o mesmo objecto, e circumstancias; pois o Segurado tinha em vista indemnizar-se de todos os riscos, e o Segurador considerava que corria só parte delles; e por consequencia não se presumindo que em seu damno, e sem a sua participação, e assenso, quizesse tomar sobre si os riscos, que o Segurado dissimulou, não se póde considerar subsistente o contrato; pois este só adquire firmeza, e validade pelo reciproco, e individuo consentimento das partes, sobre huma, e a mesma cousa, como se mostrou na primeira Parte destes Elementos Cap. IV.

Tanto mais, que o Seguro he hum contrato de especulação; e, como assima se mostrou, os factos sobre que o Segurador computa os riscos, estão na maior parte unicamente no conhecimento do Segurado, em cuja probidade, e exactidão aquelle põe a mais plena confiança; não sendo possivel, nem decoroso, investigar-se o caracter, e veracidade do Segurado, quando vem tratar na Praça sobre semelhante materia. Se pois o Segurado encobre alguma circumstancia substancial, que

que altera a idéa do risco, ou aggrava o objecto delle, vem o Segurador a fazer hum conceito, e estimação errada da qualidade do mesmo risco; e havendo perda, se o Segurado pudesse requerer indemnização, viria contra todo o direito a locupletar-se com jactura alheia, tendo aliàs usado de má fé, para illudir ao Segurador, precipitando-o a tomar hum Seguro, que este provavelmente não acceitaria (salvo com premio proporcional) se lhe fossem patentes as circumstancias fraudulentamente occultas, e tendentes a seu perjuizo.

A doutrina exposta por identidade de razão he applicavel aos casos, em que o Segurado deliberadamente occulta a qualidade dos bens, de que requereo o Seguro, e bem assim a Nação do Capitão, do Sobrecarga, e da Equipagem do Navio; pois sendo incontestavel que estas circumstancias influem na celebração do contrato, e podem muito aggravar o risco do Segurador, he claro que a dissimulação das mesmas, vicîa a Apolice pela fraude que em taes termos se deve presumir na conducta do Segurado.

He porém de notar, que podendo ser muito variadas taes circumstancias relativas á natureza, e situação da cousa segurada, não he pequena a difficuldade em determinar, quaes são as que se devem haver como substanciaes, e que o Segurado tem obrigação de declarar, e quaes as indifferentes, de cuja minuciosa explanação o Segurado póde prescindir, sem incorrer na censura de fraude, nem se viciar por isso a Apolice.

Sobre esta materia, he muito racionavel a doutrina proposta pelos Authores Inglezes, e derivada da Erudita Deliberação do Lord Mansfield em huma das causas célebres de Seguro. (1) Observão elles, que hu-

(1) Park Cap. 10. pag. 185. Ediç. Londres 1796. John. Millar Part. 1. Sec. 2. pag. 77. Wesket verb. *Concealment.*

huma cousa he calar o que he indifferente; outra, occultar em seu beneficio o que perjudica á parte interessada em sabello. (1) A reticencia sobre cousas sabidas, ou cuja informação he desnecessaria, não só não he criminosa, mas até se reputa discrição, e prudencia; o contrario se consideraria importunidade, e desacerto. Pelo que, em questões de Seguro, quando se trata de qualificar a boa, ou ma fé do Segurado, com o pretexto de occultação de circumstancias ao tempo da Apolice, deve-se examinar: 1.º se o Segurador, ao tempo da assignatura, sabia a circumstancia, cuja occultação objecta ao Segurado depois do sinistro: 2.º se o mesmo Segurador podia, ou devia sabella: 3.º se prescindio da informação, e tomou sobre si o conhecimento do caso: 4.º se tal circumstancia occulta não era de natureza de aggravar, ou variar o risco. Verificando-se qualquer destas excepções, o Segurador não tem legitima razão de queixa, nem póde ser relevado da responsabilidade; pois *a sciencia igual de ambas as partes as constitue em igualdade de condição*, e mal se póde arguir simulação para annullar a Apolice, quando da reticencia não resulta perjuizo ao Segurador.

O Segurado póde innocentemente calar aquellas circumstancias, que são notorias na Praça, e que se deve presumir que o Segurador não ignora; como por exemplo, se hum Armador segura o seu Corsario, não tem precisão de declarar o destino delle; e seria absurda a resistencia do Segurador em não pagar o valor seguro no Corsario, se no caso de ser perdido, pretextasse que o Segurado lhe tinha occultado o objecto do corso, quando aliàs nem o mesmo Segurador o exigio, e

(1) *Aliud est celare, aliud tacere: neque enim id est celare quidquid reticeas; sed cum quod tu scias, id ignorare, emolumenti tui causa, velis eos quorum intersit id scire.* Cicer. *de Offic.* Liv. 3. Cap. 12.

e até o ſegredo entra de neceſſidade na natureza de ſemelhantes eſpeculações. Se ſe ſegura algum Navio armado em guerra, com a clauſula de poder ir de portos a portos, de lugares a lugares, ou outras expreſsões equivalentes, não he neceſſario que o Segurado declare as emprezas ſecretas que deſtina; porque o Segurador, pela natureza deſte contrato, bem entende que ſe tem em viſta alguma expedição.

Igualmente, ſe temendo-ſe rompimento entre algumas Potencias, o Segurado faz algum ſeguro ſem declarar a circumſtancia do receio público; ſe acontecendo o ſiniſtro, o Segurador recuſaſſe a indemnização com o pretexto de occultação fraudulenta daquella circumſtancia, he evidente que devia ſer repellida eſta defeza; porque o Segurador, pela natureza do ſeu commercio, tem razão, e he obrigado ainda mais que qualquer outro Negociante, a conhecer os perigos politicos, o eſtado da guerra, e da paz, bem como os motivos que fazem mais, ou menos provavel o rompimento, ou reconciliação das Potencias: elle deve tambem ſaber, e ſe ſuppõe que ſabe, as difficuldades das viagens, a qualidade das monções, a probabilidade das tormentas, e furacões, e outras cauſas naturaes, e ordinarias dos perigos no mar alto, ou nos portos. He por tanto inutil, e indifferente, que o Segurado ſobrecarregue a Apolice de impertinentes declarações deſtes perigos, que são triviaes, obvios, e conhecidos por todos. Tanto mais, que dos meſmos factos, e fenomenos naturaes, bem como das apparencias, e operações politicas, cada peſſoa, ſegundo a ſua capacidade, preoccupações, e caracter, tira differentes, e ás vezes muito oppoſtas conſequencias, formando diverſa idéa do riſco, que induz o Segurado a fazer o Seguro, ou omittillo; e ao Segurador a recebello, ou recuſallo.

Neſtes, e em outros caſos ſemelhantes, em que

são

são patentes a ambas as partes os meios de informação, e os fundamentos sobre que possão exercer o seu juizo a respeito da qualidade, e extensão dos riscos, não se póde qualificar de simulada a Apolice, nem se annulla com o pretexto de reticencia, e occultação de circumstancias; do contrario a regra da sinceridade das declarações da Apolice se converteria em instrumento de fraude na mão dos Seguradores, que em muitos casos deixarião de requerer dolosamente do Segurado informações ulteriores, aliàs obvias, sobre o objecto do risco, na perfida alternativa de haverem o premio total, sendo feliz o exito da aventura maritima, e de recusarem a indemnidade, acontecendo o sinistro. Bem se vê que esta industria deve ser repellida em Juizo, como opposta á boa fé do contrato.

Exemplificarei esta materia com hum caso, que se julgou no Almirantado de Londres. (1) George Carter, Governador do Forte Marlborough, nas Indias Orientaes, mandou fazer hum Seguro naquella Cidade de bens do valor de mais de 10ↀ libras esterlinas, que elle tinha no dito Forte, no caso de ser este destruido, ou tomado por inimigo Européo, entre 16 de Outubro de 1759 até 16 de Outubro de 1760. O referido Carter mandou as suas instrucções para se fazer o Seguro, datadas do dito Forte a 22 de Setembro de 1759. A Carta em que vinhão as instrucções não foi mostrada no todo aos Seguradores, porque o Agente do Seguro julgou que não convinha fazello, por conter negocios de segredo. Com effeito, verificando-se depois que o Forte fora tomado dentro daquelle anno pelo Conde d'Estaigne, os Seguradores sendo requeridos para o pagamento, se defendêrão com excepção de fraude, arguindo occultação da dita Carta, e de não ter-

(1) Park pag. 186. e seg.

ter-se-lhes communicado huma informação exacta das circumstancias da fraqueza do Forte, da probabilidade de ser atacado pelos Francezes, e dos preparativos, que estes no anno antecedente havião feito para o mesmo fim, posto que então houvessem aberto mão da empreza; e offerecião provar a pertendida occultação por duas Cartas, que o mesmo Governador tinha escrito a seu irmão Roger Carter, e á Companhia das Indias Orientaes.

O célebre Lord Mansfield, que presidio ao Juizo sobre a contenda, explanou satisfactoriamente esta materia, decidindo a favor do Segurado, e rejeitando as objecções dos Seguradores, pelos principios assima indicados; mostrando que o Segurado não podia ser arguido de fraude por occultar as ditas circumstancias; porquê o Forte não era de natureza de ser defendido, senão contra os naturaes do paiz, e de nenhum modo contra Potencias Européas, como provava o Segurado, e por isso havia sómente feito o Seguro deste risco especifico: que elle existindo na Asia, não tinha tanta razão, como os Seguradores, de saber do estado da guerra da Europa, e que forças navaes serião mandadas a atacar os Estabelecimentos, e Feitorias Inglezas da Asia: que o geral estado nas Indias Orientaes, e particular condição do dito Forte, fazião prudentemente recear ao Governador algum ataque dentro do anno: que elle requerêra o Seguro, bem sabendo que não podia resistir ás forças de Potencias da Europa: que não era concebivel fraude, havendo só segurado o mesmo Governador 10ȣ libras esterlinas, tendo mais de 20ȣ ditas no mesmo Forte: que era incompativel com o dever de seu Posto publicar todas as circumstancias, que dessem a conhecer a fraqueza do Forte; nem os Seguradores havião exigido huma informação especial sobre esta materia, que aliàs podião haver por varios meios:

que o terem os Francezes no anno antecedente manifeſtado deſignios de atacar o Forte, não era argumento de fraude; pois tendo deſiſtido da empreza, não era provavel que a inſtauraſſem de novo, eſtando as ſuas forças debilitadas pelos acontecimentos antecedentes; e era eſta objecção igualmente abſurda, como o ſeria ſe qualquer Segurador recuſaſſe o pagamento do Seguro, com o pretexto de que o Segurado ſabia ao tempo da Apolice, que no anno antecedente hum Corſario havia feito corſo em lugar por onde havia paſſado o Navio, que depois foſſe tomado, &c.

Em fim, na preſente materia deve-ſe ter por firme a ſeguinte reflexão, propoſta pelo Lord Mansfield: a razão da regra, que obriga as partes no Seguro a manifeſtarem-ſe reciprocamente as circumſtancias, he para ſe prevenirem as fraudes, e ſe promover a boa fé, e he applicavel unicamente a factos taes, que fazem variar a natureza do contrato; e que ſendo ſabidas por huma parte, são ignoradas pela outra, que era intereſſada em ſabellas, e que aliàs não tinha razão de ſuſpeitallas.

He de notar, que não ſó a *fraude real* deſtroe o effeito da Apolice, ſenão tambem a *fraude meramente preſumptiva*; e eſta he a que a Lei ſuppõe ainda ſem alguma directa prova, tão ſómente pela poſſibilidade da ſciencia do Segurado, ou do Segurador. Aſſim he determinado nas Ordenanças de Marinha de Luiz XIV, Titulo dos Seguros, Artigo XXXVIII, e XXXIX, que ſejão nullos os Seguros feitos depois da perda, ou chegada a ſalvamento das couſas ſeguradas, ſe o Segurado ſabia, ou podia ſaber da perda, ou o Segurador da chegada, antes da aſſignatura da Apolice; e preſume-ſe aquella ſciencia, ſe a noticia da perda, ou chegada, podia ſer levada antes da aſſignatura da Apolice ao lugar onde ella foi paſſada, contando-ſe meia legua

por

por hora, *ſem perjuizo das outras provas, que puderem ſer produzidas.* Deſta ultima clauſula conclue o Commentador Valin, que são admiſſiveis provas de teſtemunhas da Equipagem do Navio, ou de outras quaeſquer, ſe por Cartas, ou Documentos authenticos ſe puder moſtrar, que a dita noticia chegára ainda antes daquelle tempo da preſumpção legal.

He de advertir, que tanto ſe annulla o contrato do Seguro, quando a fraude, ou o erro procede immediatamente da peſſoa do Segurado, como da dos ſeus Correſpondentes, ou Agentes, que requerem as Apolices em ſeu beneficio: neſte caſo he regra mercantil, conforme aos principios geraes de Direito Civil, que o Correſpondente, ou Agente do Segurado, ſe conſidera huma, e a meſma peſſoa, ſendo eſte reveſtido das meſmas acções activas, e paſſivas a reſpeito da execução do contrato; e he evidente, que ſeria de perniciosa conſequencia, ſe alguem intentaſſe eximir-ſe da reſponſabilidade de qualquer facto por elle mandado, pertendendo lançar a culpa ſobre o ſeu Agente, ou Prepoſto authorizado, ſendo intoleravel que alguem pertenda avantagem da ſua propria imprudencia, ou indiſcreta confiança na peſſoa de quem encarregou os ſeus negocios. Iſto ſendo commum a todos os contratos, muito mais convem que ſe applique ao do Seguro, que raras vezes são requeridos pelas proprias partes; ſendo de ordinario effeituados pela interpoſição dos Agentes, ou Corretores.

Pelo que, ſe o Commiſſario, Agente, ou Corretor do Seguro, ſabia, v. g. que o Navio eſtava perdido, ou ſe achava em ſituação de grandes riſcos, e com tudo occultaſſe eſtas circumſtancias, ainda que inteiramente as ignoraſſe a peſſoa, por cuja conta era feito o Seguro, a Apolice ficava logo deſde o principio nulla.

Como a fraude directa, e intencional he huma ac-

cusação muito grave, que macúla o caracter, e credito da pessoa a que he attribuida, a Lei não presume a alguem culpado della, nem annulla por este fundamento o contrato, menos que seja satisfactoriamente provada; e o encargo desta prova incumbe ao Segurador. Como porém todo o engano sempre se faz encubertamente, e elle póde ser commettido de muitas maneiras, mais ou menos aggravantes, pertencendo á classe dos delictos obscuros; e de difficil prova, he inquestionavel, que em semelhante materia tem lugar de evidencia moral toda a demonstração fundada em conjecturas, e indicios vehementes; a qual resulta da combinação de circumstancias conspirantes; pois a requerer-se huma positiva, e directa prova de fraude, para o fim de annullar-se o contrato, muitas malfeitorias deste genero serião commettidas com impunidade, por ser extremamente difficil demonstrar o engano, que sempre se esforça esconder nos labyrinthos, e tortuosidades da trapaça forense. (1)

Na decisão porém desta materia, muito se deve exercitar a prudencia, e religião dos Juizes, para que não fação a imputação de fraude por indicios frivolos, e provas equivocas; nem annullem com esse pretexto as Apolices, cujos vinculos são tão sagrados, e protegidos pela fé pública, e interesse geral do Commercio: o que particularmente deve-se considerar quando os Seguradores arguem contra o Segurado, ou seus Agentes, occultação de circumstancias; pois na duvida he de presumir, antes feita por simples erro, e inadvertencia, do que com fraudulento designio; e em nenhum caso se deve julgar viciosa, e inválida a Apolice, quando (segundo assima fica dito) o Segurador fa-

(1) Emerig. Cap. 9. Sec. 2. 5. 6. e Cap. 15. Sec. 6. Valin aos Artigos 22. e 54. das Ord. da Mar. de França.

ſabia, ou tinha razão de ſaber as circumſtancias, cuja occultação oppõe ao Segurado, ou quando eſtas erão indifferentes, não aggravando o ſeu riſco, nem variando o objecto do contrato, nem ſendo de natureza de o apartarem da acceitação do Seguro; pois (como já fica notado) a ſciencia do facto ſendo commum a ambas as partes, quanto á ſubſtancia da couſa, os conſtitue em igualdade de condição, tirando-lhes todo o motivo de queixa; e quando a ſuppreſsão das circumſtancias daquelle genero não deteriorão os intereſſes do Segurador, nem o induz a fazer huma eſtimação errada do riſco, que toma a ſeu cargo, não póde haver direito, que os deſobrigue da ſua reſponſabilidade.

Do contrario he evidente que não terião fim as cavillações dos Seguradores, e nenhum Segurado poderia contar com a certeza de ſua indemnização no caſo de ſiniſtro, por mais exacto que foſſe na informação com que houveſſe requerido o Seguro; pois a pezar de todas as cautelas, os Seguradores recorrerião ao vago pretexto de occultação de circumſtancias, que podendo variar a infinito, he impoſſivel que ſe poſsão já mais enumerar todas na Minuta, que o Segurado offerece para o Seguro; e he evidente que ſemelhante abuſo, ſe foſſe authorizado, tenderia a fruſtrar o fim do contrato, deſcorçoando inteiramente aos Negociantes, ainda da mais pura boa fé, de fazerem ſegurar ſeus capitaes; o que redundaria em ruina geral do Commercio.

As Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XLI, declarão que ſe a fraude ſe provar contra o Segurado, elle ſerá obrigado a reſtituir ao Segurador o que tiver delle recebido, e pagar-lhe de mais o dobro do premio; e ſe a fraude ſe provar contra o Segurador, he eſte obrigado a reſtituir ao Segurado o premio recebido com o dobro do meſmo. O

ci-

tado Valin, célebre Commentador destas Ordenanças, observa que esta pena he muito leve; e he de parecer, que havendo circumstancias aggravantes, o delicto deva ser punido com pena proporcional.

As Ordenanças de Amsterdão, Stokolmo, de Inglaterra, e da Russia são ainda mais rigorosas; porque em caso de fraudes commettidas pelos Segurados, Seguradores, Capitães, Pilotos, Carregadores, ou outras pessoas, que interviessem no mesmo delicto, não só os condemnão a pagamento das perdas, e damnos, senão tambem a castigo corporal, e ainda á pena ultima, como piratas, e ladrões manifestos, segundo as circumstancias do caso, e convicção do delicto. Estas disposições são coherentes á justiça; pois não ha dúvida que se o Segurador, sabendo que o Navio se acha salvo, com tudo, assigna huma Apolice, e recebe hum premio correspondente ao risco, que o Segurado presume pendente, commette verdadeiro furto, percebendo sem titulo o preço de hum perigo inexistente.

O Segurado ainda pratica maior enormidade, quando usa de fraude para sorprender a assignatura da Apolice, ou requer do Seguro, quando sabe que o Navio se acha perdido, ou que estava podre, ou em circumstancias de perda imminente; e muito mais se meditava então, e effeituou depois por si, ou por outros a ruina do mesmo. Bem se vê, que o delicto do Segurador só tende a usurpar hum premio indevido; o do Segurado porém se extende ao do capital inteiro.

He com tudo certo, que toda a fraude, posto que provada contra os Segurados, não deve ser sujeita ao mesmo castigo; pois a sua malicia póde ser de differentes gráos, que constituem mais, ou menos aggravante o delicto. Aquelle que segura, occultando circumstancias substanciaes, ainda que desde o principio tenda a prejudicar ao Segurador, no caso do sinistro,

com

com tudo, he evidente que elle não tem em viſta primariamente ſenão a indemnização dos bens que fez ſegurar. E poſto ſeja verdadeiramente criminoſo por faltar á boa fé, com tudo, não tem o ſeu crime tanta perverſidade, como a do malvado, que ſem ter intereſſe, ou tendo-o muito pouco em o Navio, ſobre que affecta correr o riſco, requer huma Apolice, ſabendo que he innavegavel, e corre perigo certo de naufragio, ou procura accintemente, e de colloio com outros, que elle encalhe, ou ſeja queimado, ou de outra maneira ſe perca, a fim de ter pretexto de pedir a indemnização aos Seguradores.

CAPITULO III.

Da nullidade do Seguro pelo erro, ou falta do Segurado.

NÃo ſó he nullo o Seguro deſde o principio, quando o Segurado requereo a Apolice com fraude directa, e intencional, allegando alguma falſidade, ou occultando alguma verdade intereſſante, ſenão tambem quando por ſimples erro, inadvertencia, falta, e incuria, propria, ou de ſeus Agentes, e Corretores, (1) deo ao Segurador huma informação erronea, e defeituoſa, aſſim ſobre o Navio, e viagem deſtinada, como ſobre os bens ſegurados, ou outra couſa, e circumſtancia ſubſtancial, cujo erro, ou omiſsão era de natureza de perjudicar ao Segurador; e que ſe fora advertida, e emendada em tempo, ou eſte não acceitaria abſolutamente o Seguro, ou eſtipularia maior premio. Entende-ſe por informação erronea, e defeituoſa aquella,

(1) Vid. John Millar *on inſurance*, Cap. 2. pag. 39. e Sect. 2. pag. 52. e ſeg.

la, em que ou ſe aſſeverou o que na verdade não exiſtia, ou ſe omittio o que era neceſſario ſe manifeſtaſſe antes da aſſignatura da Apolice. Neſte caſo a Juſtiça vem em ſoccorro do Segurador, deſcarregando-o da reſponſabilidade a que ſe havia ſujeito na boa fé, e hypotheſe de ſer fiel, e completa nos artigos eſſenciaes, á repreſentação, pela qual o Segurado conſeguio o Seguro.

Do contrario he evidente, que por extremo ſeria deſigual a condição do Segurador a reſpeito do Segurado; e por tanto pede a razão que ſoffra eſte, pela nullidade do contrato, a pena do ſeu erro, ou negligencia, a fim de que ſeja mais circumſpecto, e exacto em negocio de tanta importancia. Tanto mais que a boa, ou má intenção he couſa, que eſtá immanente no animo, e ſó Deos conhece a pureza dos actos intellectuaes dos homens: pertence á Juſtiça civil unicamente regular-ſe pelas conſequencias externas. Baſta que o Segurado déſſe huma informação erronea, defeituoſa, ou diminuta em circumſtancia ſubſtancial, que aggravaſſe, ou variaſſe o riſco do Segurador, para não ſer eſte compellido a ſoffrer o perjuizo reſultante da falta alheia.

Nada importa que o Segurado não tiveſſe procedido com engano intencional; porque nem por iſſo o Segurador deixou de receber damno: o Segurado pois ſó tem direito de ſer relevado da pena, que merece o que procedeo com deſignio fraudulento. Mas qualquer que ſeja a origem, donde ſe derive o vicio da Apolice, quer de directa fraude, quer de ſimples erro, e falta do Segurado, como o Segurador em hum, e outro caſo vem a ſer perjudicado, por ter ſido induzido a fazer errada eſtimação do riſco que ſobre ſi tomou, he inconteſtavel que o contrato não póde já mais adquirir ſubſiſtencia, não havendo o conſentimento das partes recahido preciſamente ſobre o meſmo objecto, e circum-

cumſtancias ; ſendo certo , que o Segurador entendia correr ſómente os riſcos declarados na informação diminuta ; entretanto que o Segurado tinha realmente intenção de ſegurar-ſe de todos os outros riſcos , que aliàs por omiſsão , ou erro , mal repreſentou , ou omittio.

Hum Negociante , ainda da mais reconhecida boa fé em huma Praça , faz ſeguro de certos effeitos : não declara o *por conta de quem* : he aprezado o Navio , e condemnado com o fundamento de que o conhecimento da carregação não declara o *por conta* : a eſtes conhecimentos chamão os Francezes *conoiſſances maſquès* , e ſe reputão ſimulados por ſe encubrir por eſte meio muitas vezes propriedade inimiga ; e como taes dão por ſuas Leis pretexto de ſe julgar os effeitos de boa preza. Neſte caſo os Seguradores podem dizer , que a falta do Segurado em não declarar no conhecimento o *por conta* , tendo aggravado o ſeu riſco , e dado occaſião a preza , juſtamente ſe conſidera verſar em materia ſubſtancial , e os deſobriga conſequentemente da reſponſabilidade.

Para ſe julgar huma Apolice nulla pelo motivo de ter havido erro , ou falta na repreſentação do facto , e ſuas circumſtancias , he neceſſario recorrer aos exemplos , e regra propoſta no Capitulo antecedente ; a ſaber : ſe o erro , ou falta verſa ſobre couſa que o Segurador ſabia , ou tinha razão de ſaber ; e ſe era em artigo ſubſtancial , que aggravaſſe , ou variaſſe os riſcos contra a ſua intenção ; porque verificando-ſe que elle não ignorava , ou podia ſaber as circumſtancias mal repreſentadas , ou omittidas , e que eſtas não erão de natureza de alterar o objecto do Seguro , nem de augmentar os perigos maritimos , não ſoffrendo neſte caſo detrimento algum os intereſſes do meſmo Segurador , a Apolice ſuſtenta-ſe pela boa fé das partes.

Póde tambem haver *erro mutuo*, tanto no Segurador, como no Segurado, eſtando hum, e outro em boa fé; como por exemplo, (1) quando ſe ajuſta o Seguro de algum Navio, ou ſobre algum Navio, na ſuppoſição de que elle eſtá na condição ordinaria das mais Embarcações; e com tudo acha-ſe depois, que por vicio intrinſeco, e occulto era já ao tempo da aſſignatura da Apolice, conſtituido em eſtado de *innavegabilidade*. Neſte caſo o Seguro he nullo, poſto que nenhuma falta ſe poſſa imputar ás partes contrahentes, como mais circumſtanciadamente ſe dirá no Capitulo da Innavegabilidade.

CAPITULO IV.

Da nullidade do Seguro pela prohibição das Leis.

TOdo o Seguro feito ou contra a eſſencia, e Lei natural do contrato, ou contra Direito público das Nações, e Tratados exiſtentes entre as Potencias, ou contra os Regulamentos do Paiz, em que ſe requer a Apolice, são nullos deſde o ſeu principio, e de nenhum effeito; de ſorte, que no caſo do ſiniſtro, o Segurado não tem direito de pedir indemnização aos Seguradores. (2)

O principio, ſobre que ſe funda eſta doutrina, não he particular a eſte genero de contrato, mas commum a todas as convenções; pois repugna á boa razão, e á ordem ſocial, que ſe tolerem quaeſquer ajuſtes oppoſtos, ou á eſſencia do contrato, que ſe medita; ou ás Leis geraes, que ligão os homens na Sociedade politica, e civil; ou aos Regulamentos particulares de cada Eſtado, que obrigão aos ſubditos, permanentes, ou tempora-

rios,

(1) Millar pag. 97. (2) Weskett verb. *Law of Nations.*

rios, do respectivo Soberano. Nem o consentimento reciproco das partes, conspirante para violação deste principio, poderia sanar o vicio intrinseco, e original do contrato feito em opposição ao que deve cada hum como homem, como Cidadão, e como hum membro da Sociedade universal; antes teria invariavelmente lugar em Juizo a observancia da regra elementar de Direito, que as Leis publicas não podem ser destruidas pelos pactos dos particulares; pois do contrario he evidente, que se perturbaria toda a harmonia dos Governos regulares, e Nações civilizadas, a qual consiste na reverencia, e subordinação dos subditos á Authoridade legitima do Soberano territorial, e nas relações de reciprocidade, e boa intelligencia com os mais Estados independentes.

Estas reflexões opérão ainda com maior força no contrato do Seguro pela singularidade de sua natureza; por ser elle especialmente consagrado ao bem do Commercio; visto que facilita em todos os Paizes a circulação das riquezas do Universo, e pertence por isso, de huma maneira especial ao Direito das Gentes, tendendo pela sua utilidade, e transcendencia a constituir como huma só familia o Corpo Mercantil de todas as Nações.

Isto posto, he evidente que deve ser absolutamente nulla, desde o seu principio, toda a Apolice, em que o Segurado não tem interesse nos bens, que fazem o objecto do Seguro; ou em que se não mostra, que estes tenhão sido expostos aos riscos maritimos; ou que o Navio, em que erão carregados, e se correo a aventura, era innavegavel, isto he, que estava reduzido a impossibilidade de fazer a viagem destinada por causa de algum vicio intrinseco, que o constitua incapaz de conseguir o fim proposto na sua expedição. He evidente, que em taes casos o Seguro faz-se incompativel

com a Lei natural, derivada da eſſencia do contrato; pois elle he eſſencialmente hum *contrato de indemnidade*, deſtinado a remover ſobre outro, por convenção voluntaria, os riſcos da perda, acontecida por fortuna do mar; no qual a Lei por conſequencia ſó póde proteger, aſſim ao Segurado, quando tem intereſſe nos bens que arriſca, e que, para evitar o damno, promette premio equivalente, como ao Segurador, quando, em conſideração do premio eſtipulado, ſe ſujeita a reſponder pelos infortunios maritimos de bens alheios, debaixo da condição tacita de ſerem realmente expoſtos á ſorte da navegação, na eſpecifica viagem declarada na Apolice.

Pelo que, ſe o que pede o Seguro não tem por ſi, ou ſeu Committente, intereſſe nos bens, cuja perda recee, nem o Segurador corre riſco algum no caſo de não terem ſido os bens ſegurados expoſtos aos perigos de navegação, por não terem ſido nunca carregados, ou por ſerem depois deſcarregados do Navio declarado na Apolice, he inconteſtavel faltar ao Segurado o titulo para pedir indemnização, e ao Segurador para reter, ou exigir o premio.

Igualmente falta a hum, e outro aquelle titulo no caſo da innavegabilidade do Navio; porque tambem pela natureza do contrato he eſſencialmente neceſſario que o Navio, ſobre que ſe tem de correr os riſcos, eſteja na condição ordinaria, e propria para fazer a eſpecifica viagem ſegurada; e neſta ſuppoſição ſempre ſe preſume procederem virtualmente as partes, quando diligenceão, e ultimão o Seguro.

Semelhantemente quando o Seguro he feito ou para huma viagem illegal, ou de bens prohibidos, e declarados de contrabando pelas Leis das Nações, ou pelas do Paiz, em que ſe faz o Seguro, a Apolice caduca deſde o ſeu principio; não ſendo licito ás partes

per-

perverter os Tratados, que existem entre as Potencias, ou resistir, e menos prezar, por interesses particulares, ou quaesquer outros motivos, as Disposições dos legitimos Soberanos.

Para se explicar esta materia de maneira satisfactoria, faremos a discussão em differentes Capitulos, em que se tratará: 1.º das Apolices sem interesse do Segurado, ou das *Apolices de aposta*: 2.º do Seguro das viagens illegaes: 3.º do Seguro dos bens prohibidos, ou de contrabando.

CAPITULO V.

Das Apolices sem interesse, ou com diminuto interesse do Segurado, relativa á importancia declarada na Apolice, ou dos Seguros feitos por modo de aposta, *ou* jogo de parar.

ANtigamente, em quasi todas as Praças da Europa, (1) principalmente nas de Italia, erão frequentemente praticados, e havidos por valiosos os Seguros feitos de bens, em que o Segurado não tinha a menor propriedade, nem ainda algum directo, e real interesse de hypotheca, sociedade, ou outro credito legitimo, pelo qual lhe conviesse que os mesmos bens chegassem a salvamento ao porto do destino. Outras vezes, posto que os Segurados tivessem dominio, ou interesse legitimo nos mesmos bens, os avaliavão por preços muito excedentes ao valor corrente da Praça, com o fraudulento designio de constranger depois aos Se-

(1) Allan Park Cap. 14. John Millar pag. 212. e seg. Magens *on Insurance* §. 26. Baldasseroni *Assicurazioni Marit.* Part. 3. tit. 5. Beawes *lex Mercatoria* pag. 261. Emerig. Cap. 1. Sec. 1. e Cap. 16. Sec. 1 e seg. Pothier n. 11. Wesket verb. *Wager.*

Seguradores, no caſo do ſiniſtro, a ſatisfação da ſomma de hum valor inexiſtente, pelo ſimples titulo de haverem offerecido o premio do ajuſte; o qual, coſtumando ſer, nos caſos ordinarios, extremamente modico, e muito deſproporcional á quantidade ſegurada, vinhão a final, acontecendo a perda, a terem maior avantagem no ſiniſtro, que na chegada do Navio a ſalvamento; e para conſeguirem eſte fim, inſerião nas Apolices as clauſulas eſſencialmente ſimuladas: *intereſſe*, ou *não intereſſe*: *fundo*, ou *não fundo*: *tenhão*, ou *não tenhão carregado*: *não ſerem obrigados*, *no caſo de ſiniſtro*, *a apreſentarem outro documento mais do que a Apolice*: *livre de ſalvação ao Segurador*; e outras enunciações ſemelhantes.

Algumas vezes, principalmente no tempo de guerra, eſtas clauſulas não erão poſtas com o deſignio directo de fraudar ao Segurador, mas tão ſómente para ſe encubrir o ſegredo da negociação do Segurado, ou dos ſeus Commettentes, occultando-ſe o nome do verdadeiro Proprietario dos bens que ſe ſeguravão, talvez pertencentes a ſubditos de Potencia belligerante, ou de Nação inimiga.

A' primeira viſta, ſemelhantes Seguros não parecem conter couſa alguma de criminoſo, e perjudicial; porque, conſiderando-ſe eſta materia ſuperficialmente, não ſe vê inconveniente, ou implicancia, porque não poſſa alguem, não intereſſado em certo Navio, e ſua carga, fazer com outro huma apoſta, pela qual ſe obrigue eſte a pagar certa ſomma, no caſo de perda do meſmo Navio, ou bens, e receber em premio do riſco, a que ſe expõe, certo preço de ajuſte, no caſo que o dito Navio chegue a ſalvamento a hum determinado porto. Até nas Leis Romanas ha veſtigios de ſemelhantes contratos, pois ſe fazião as eſtipulações de que fazem menção os Commentadores das Pandectas; como

por

por exemplo : *Promettes dar cem, ſe tal Navio vier da Aſia? Promettes dar cem, ſe não vier?* (1)

Com tudo, no progreſſo dos tempos, quando os Tribunaes, e Legisladores de differentes Eſtados abrírão os olhos ſobre a importancia do contrato do Seguro, e conhecêrão, por experiencia, os abuſos enormes, a que era ſujeito o Commercio, e a fé pública; pelas praticas irregulares de Negociantes perfidos, que introduzião nas Apolices as ſobreditas clauſulas exoticas, para encubrirem deſignios abominaveis, e darem occaſião, e facilidades de ſe paſſarem os contrabandos, e commetterem-ſe malfeitorias da maior enormidade, por colloio com o Capitão, Piloto, e gentes de Equipagem, ou outras peſſoas malvadas; tendo acontecido por eſta cauſa as deſgraças de naufragarem, queimarem-ſe, entregarem-ſe ao inimigo, e deſtruirem-ſe de varios modos os Navios, ſobre que ſe affectava correrem-ſe os riſcos, julgou-ſe neceſſario atalhar taes deſordens; e por tanto, nas Nações as mais illuminadas prohibírão-ſe os *Seguros feitos por modo de apoſta*, ou *jogo de parar*, em que o Segurado não moſtraſſe verdadeiro, e direéto intereſſe de propriedade, ou outro titulo legitimo nos bens ſegurados, e iſto no real valor que tiveſſem ao tempo em que começárão os riſcos; debaixo da pena de nullidade de contrato, e ainda de caſtigo corporal, e de infamia, no caſo de circumſtancias aggravantes, que conſtituiſſem o facto na claſſe dos delictos atrozes de roubo, aſſaſſinato, incendio, traição, &c.

A juſtiça da prohibição de ſemelhantes Seguros he fundada na natureza do contrato; por quanto elle no ſeu eſtado primitivo, he eſſencialmente, e nem póde ſer outra couſa mais, que *hum ſimples contrato de riſ-*

(1) L. 63. ff. *de verb. oblig.* L. 129. ff. *eod.*

risco, *e indemnidade.* O Segurado, que procede em boa fé, tendo exposto, ou pertendendo expôr, alguns bens aos perigos da navegação, unicamente estipula do Segurador, pela offerta de certo premio, que, no caso de sinistro, o haja de indemnizar das perdas, que por fortuna do mar, possão acontecer a respeito dos mesmos bens, na especifica viagem designada na Apolice. He pois evidente, que o objecto que as partes tem em vista, he o verdadeiro valor daquelles bens, e a indemnização do capital segurado, e não hum valor ficticio, e exaggerado, nem os lucros de mera expectativa de negociação que emprehendêrão, vindo por tanto o contrato a ser, não hum meio de ganho, ou titulo lucrativo, mas tão sómente hum simples ajuste de remoção de perda do principal arriscado.

Pelo que se deve ter em regra, que os riscos são da essencia do Seguro, que não ha risco onde não existe a materia delle; ou posto que exista, he só do interesse de terceiro, e não do Segurado no Navio, ou Mercadoria, que fórma o objecto do Seguro. Por consequencia não se póde fazer segurar, senão o que se corre risco de perder. (1)

Se pois o que faz o Seguro não he Proprietario dos mesmos bens; ou ao menos não tem nelles algum legitimo, e real interesse, não correndo risco, nenhum perjuizo sente no caso de infortunio maritimo: não póde logo, sem repugnancia á boa fé, e á natureza, e fim do contrato, pedir indemnização do damno que não teve; aliàs as calamidades da navegação virião a ser hum modo legitimo de adquirir; o que he por extremo insensato, e barbaro. E quanto não seria odioso á humanidade desejar-se a perda de algum Navio, voto horrivel, que se inclue nas apostas sobre o exito de qual-

(1) Emerig. Cap. 1. Sec. 1. e 4.

qualquer viagem? Que perfidias não seria capaz de produzir com este pretexto a cubiça do ganho?

Estas razões derivadas da essencia do contrato, applicão-se com toda a sua força; não só ao caso de não ter o Segurado interesse algum real nos bens que segurou, senão tambem, quando, posto tenha algum interesse, não o tem na totalidade do valor, que elle exaggerou na Apolice, havendo feito huma estimação arbitraria dos mesmos bens, contra o juizo commum da Praça, no lugar, e tempo da carga do Navio, antecedentemente ao principio dos riscos. Nestas circumstancias he evidente, que o excesso do referido valor he meramente nominal, e fantastico.

Nem se póde cohonestar semelhante pratica, accumulando-se ao real valor dos effeitos segurados, os lucros, ou proveitos esperados; porque estes são imaginarios, e dependentes das contingencias, e vicissitudes dos mercados, que aliàs não tem relação ao contrato do Seguro; nem o Segurador ganha, ou perde com o seu levantamento, ou quéda.

Igualmente não se justifica a industria dos Proprietarios dos Navios, quando ajuntão ao valor do casco a importancia do frete por vencer; porque não sendo estes devidos, senão no caso de chegar o Navio a salvamento ao lugar do destino da viagem segurada, he absurdo dar-se-lhes com antecipação na Apolice realidade effectiva, quando aliàs não existem ao tempo do contrato, e he possivel, que pela verificação da perda total do Navio, nunca cheguem a adquirir subsistencia. Pelo que, acontecendo o sinistro, ou avaria, não havendo o Segurado, Proprietario, ou Carregador soffrido damno, senão do que os respectivos bens realmente valião ao tempo do principio dos riscos, não póde, sem offensa da justiça, pedir indemnização ao Segurador da parte excedente ao real valor do casco, e carga.

Do contrario praticaria huma fraude, e verdadeira usurpação, e viria a locupletar-se com jactura alheia, tirando avantagem da infelicidade maritima, e damno do Segurador; e (o que mais absurdo he) viria a ter maior ganho na perda do Navio, e bens segurados, do que na salvação do mesmo.

Accresce, que sendo o fim do Seguro o bem geral do Commercio, he consequente que a Lei só favoreça aos que com os seus fundos promovem a circulação universal dos productos da agricultura, e da industria de todas as Nações; e não aos que são indifferentes ás especulações mercantis, não expondo os seus capitaes aos riscos maritimos, e que só por capricho, ou com designios fraudulentos, fazem os Seguros como *por jogo de parar*, ou *aposta*, sobre o exito das negociações alheias, pertendendo com as clausulas simuladas assima referidas tirar avantagens illegaes em perjuizo dos Seguradores.

Nem se justificão estes abusos com o pretexto de ter o Segurado promettido premio equivalente, e o Segurador acceitado o ajuste *por pacto expresso* na Apolice; porque seria sempre nullo, como pacto doloso, torpe, e contra o fim do Seguro; pois quem não vê o quanto seria injusto esperar, e até implicitamente desejar, o Segurado a calamidade maritima, e calcular os seus interesses á proporção do infortunio de seus concidadãos?

Finalmente, como se não deve presumir, que pessoa alguma prudente, e sinceramente obrando, offereça aos Seguradores o pagar-lhes hum premio, muitas vezes consideravel, sem ter algum real interesse nos bens segurados, com razão se deve suspeitar, que a pessoa, que faz o Seguro debaixo das ditas clausulas, medita alguma maquinação criminosa, que a sabedoria das Leis deve obstar, não dando pretexto, e ansa aos

ho-

homens perverſos para exercerem enormidades debaixo de pretexto eſpecioſo, e apparentemente innocente, de fazerem Seguros ſobre o exito da viagem de quaeſquer Navios, não tendo aliàs nelles intereſſe algum no ſeu caſco, e carga. A boa Policia de todos os Governos conſiſte mais em prevenir os crimes, do que em caſtigar os culpados.

Em conſideração deſtes principios, muitos, ainda antigos, Regulamentos maritimos, como os de Middeleburgo, Genova, Konisberga, Roterdão, Stockholmo prohibírão os Seguros feitos por modo de jogo de parar, ou de apoſta, com clauſula de *intereſſe*, ou *não intereſſe*, ou outras ſemelhantes, declarando-os nullos, e de nenhum effeito.

Pelas Ordenanças da Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigo XXII, XXIII, XXIV, e XXV he prohibido, debaixo de pena de nullidade, e confiſcação, ſegurar ou reſegurar por huma, ou mais Apolices, effeitos aſſima do ſeu valor, ſendo feito o Seguro com fraude; e ſendo ſem ella, ſó ſubſiſte até a concurrencia do valor dos effeitos carregados, ſendo os Seguradores reſponſaveis tão ſómente até áquelle valor, ficando caducas as Apolices quanto ao exceſſo, de que reſtituírão o premio reſpectivo; reſervando porém a ſi meio por cento pela ſua aſſignatura.

Preſume-ſe o Seguro feito com fraude, (1) quando o exceſſo monta a mais de hum quarto do real valor da couſa ſegurada.

Em Inglaterra a Legislação ſobre eſta materia he a mais terminante. Pelo Eſtatuto de George II ſão prohibidas, e declaradas nullas as que ſe denominão *Wager-polices*, iſto he, Apolices de apoſta. Eſte Acto he tranſcripto por Allan Park na ſua obra ſobre Seguros

 ma-

(1) Emerig. Cap. 9. Sect. 2. 5. e 6.

maritimos, Capitulo XIV. pag. 262, e são as seguintes as principaes clausulas.

„ Por quanto tem-se mostrado por experiencia,
„ que os Seguros feitos com a clausula *interesse*, ou
„ *não interesse*, ou *sem outra prova de interesse mais*
„ *do que a Apolice*, tem produzido praticas as mais
„ perniciosas, pelas quaes grande numero de Navios,
„ com suas cargas, tem sido fraudulentamente perdi-
„ dos, e destruidos, ou tomados pelo inimigo em tem-
„ po de guerra; e semelhantes Seguros tem servido de
„ cuberta á exportação de generos prohibidos, e a
„ outros clandestinos Commercios, com defraudo dos
„ reditos publicos, e detrimento dos Negociantes
„ de boa fé, e legitimo trafico; pervertendo-se a insti-
„ tuição, e louvavel designio do contrato do Seguro,
„ introduzindo-se huma perjudicial especie de jogo,
„ ou de aposta, com o pretexto de segurar-se o risco
„ sobre o Navio, e Commercio legal; de sorte, que
„ tendo sido aquelle contrato destinado para o adian-
„ tamento do Commercio, e Navegação, vinha em
„ muitas occasiões a ser damnoso, e destructivo de hu-
„ ma, e outra cousa. Para se prevenirem taes incon-
„ venientes, determina-se, que não se fação mais Segu-
„ ros com as clausulas *interesse*, ou *não interesse*, ou
„ *sem mais prova de interesse*, *que a Apolice*; ou
„ *por modo de jogo*, *e aposta*, ou *sem beneficio de sal-*
„ *vação ao Segurador*; e que semelhantes Seguros se-
„ jão nullos para todos os fins, e effeitos; á excepção
„ dos Seguros dos Navios destinados a corso sobre
„ inimigos. „ Veja-se os mais Capitulos deste Estatuto no citado Author, e em Wesket verb. *Wager-polices.*

He muito de notar o Capitulo III deste Acto, cujos termos são os seguintes.

„ Porém todas as mercadorias, ou effeitos de quaes-
„ quer portos, ou lugares da Europa, e America, que

„ *es-*

„ *estiverem em posse das Coroas de Hespanha*, *e Portugal*, poderão ser segurados de qualquer maneira, „ e modo, como se este Acto não existisse. „

Deixo ao Leitor tirar as inducções naturaes deste ultimo Capitulo.

O Seguro feito por duas, ou mais Apolices, sendo aliàs de huma só cousa, e do mesmo risco, (1) pertence á classe dos Seguros de aposta, ou jogo, e são essencialmente fraudulentos, nullos, e dignos da severidade das Leis. Por meio de taes Seguros, o Segurado, no caso do sinistro, vem a receber duplicada, ou triplicadamente, a indemnização da perda; o que he intoleravel, e contra a natureza, e fim do contrato evidentemente destinado para simples indemnidade do capital arriscado, e não para lucro do Segurado, e muito menos para tirar este, por deshonesta industria, avantagem do infortunio maritimo, e calamidade do Segurador.

As Ordenanças de Marinha de França assima citadas, Titulo dos Seguros, Artigo XXIV, justamente determinão, que se houverem muitas Apolices, *feitas sem fraude*, e a primeira preencher o valor dos effeitos carregados, ella subsistirá unicamente; e os outros Seguradores, que tiverem assignado as demais Apolices, sahiráõ do Seguro, e retornaráõ o premio que tiverem recebido, a reserva do meio por cento: e no Artigo XXXV, no caso porém, que a primeira Apolice não preencha o valor dos effeitos carregados, os Seguradores da segunda responderáõ pelo excedente; e se houverem effeitos carregados pelo conteudo nos Seguros, acontecendo perda de huma parte, ella será paga proporcionalmente pelos Seguradores, soldo a livra do interesse, ou risco que havião tomado.

Pe-

(1) Emerig. Cap. 1. Sec. 7. Cap. 9. Sec. 1. Cap. 16. Sec. 5. Pothier n. 33. e 97.

Pelo que se deve ter em regra, que não he prohibido segurar a mesma carregação por muitas Apolices, com tanto que seja isto feito em boa fé, sem intenção de exigir, no caso do sinistro, mais de huma indemnidade; pois não implica que o Segurado, tendo muitos effeitos de sua conta, e ainda da mesma qualidade em hum Navio, como v.g. cem caixas de assucar, segure o valor de vinte por huma Apolice, e o valor das outras por differentes Apolices, seja com os mesmos, seja com diversos Seguradores; antes em algumas circumstancias será prudencia requerer seguros da mesma carregação em differentes Companhias, por diminuir-se o perigo da falta de responsabilidade; com tanto porém, que a pluralidade das Apolices não derive de alguma fraude, e que todas ellas reunidas tenhão legitimo alimento de *valor*, e *risco* da cousa segurada.

He de advertir, que os Seguros viciosos, feitos por fraudulenta multiplicação de Apolices, são diversissimos dos que o Segurador faz para se resegurar do risco que incautamente tem tomado; ou que o Segurado de novo requer para fazer segurar a solubilidade do seu primeiro Segurador: destes dous ultimos generos de Seguros tratámos no fim da Parte primeira, Capitulo do Reseguro, e do Seguro duplicado.

Na Praça de Lisboa se vem repetidos exemplos de *Seguros de aposta*, feitos com as clausulas as mais extravagantes, a que vulgarmente se dá o titulo de Seguros de *pacto expresso*, com que os Negociantes segurados, ainda os que se presumem os mais praticos, e entendidos nos seus interesses, se considerão protegidos como pela sagrada Egide, para haverem prompta indemnização, no caso do sinistro; mas em facto encontrão depois os mesmos obstaculos da parte dos Seguradores, sem embargo daquella precaução. He de esperar da Sabedoria do Governo providencia efficaz que

to-

tolha ſemelhantes ſeguros, eſſencialmente injuſtos, e de peſſimas conſequencias.

CAPITULO VI.

Da nullidade do Seguro de viagens illegaes.

A Illegalidade das viagens he huma das cauſas, pelas quaes o Seguro ſe annulla deſde o principio. Diz-ſe viagem illegal a que he prohibida ou pelo Direito das Gentes, ou pelos Tratados entre as Potencias, ou pelos Regulamentos, que os Soberanos de qualquer Eſtado tem feito para ſua Economia, e Adminiſtração interior. (1)

O fundamento da nullidade dos Seguros, por motivo de terem ſido feitos para viagens illegaes, he commum a todos os contratos; pois não ſendo ſuſtentavel em Juſtiça qualquer avença, ou pacto prohibido pelas Leis das Nações, ou dos Governos de cada Paiz, como ſe moſtrou no Capitulo IV, nem podendo em conſequencia os Tribunaes, e Magiſtrados preſtar aſſiſtencia ás operações de Commercio feitas em contravenção á Ordem Social, e Politica, de que aliàs depende a harmonia dos Eſtados independentes, e a ſubordinação dos ſubditos á Authoridade dos reſpectivos Soberanos; já mais ſe poderia nas Apolices do Seguro authorizar a infracção das ditas Leis, e criminoſa reſiſtencia a eſta Authoridade, ſendo ſemelhante contrato com eſpecialidade inſtituido para amplificar a esfera das eſpeculações mercantis, e para beneficio da univerſal civilização, que dahi ſe deriva. Pelo que nas tranſacções dos Seguros entra, e deve neceſſariamente entrar, como huma das condições tacitas, ſubentendidas, e eſ-

(1) Allan Park Cap. 12. Wesktt verb. *Law of nations.*

essencialmente annexas ao contrato, que o Navio sobre que se correm os riscos, seja expedido, e destinado para huma viagem legal, isto he, que nem parta contra as ordens dos Superiores competentes, e sem os Despachos, e formalidades estabelecidas; nem toque a lugar, e porto, para onde seja por algum principio vedado temporaria, ou perpetuamente, a communicação, e transporte maritimo; de sorte, que se presume ser constantemente a intenção das partes o conformarem-se ás Leis, que regulão o Commercio Nacional, e não procederem já mais com o designio de fraudallas. Do que se deduz, que se o Segurado conseguio alguma Apolice, violando aquellas regras, e faltando a esta condição indissoluvelmente ligada á boa fé do contrato, o Seguro immediatamente caduca, ficando logo os Seguradores descarregados de toda a responsabilidade.

Viagem illegal, como prohibida pelo Direito das Gentes, (que tambem se diz a Lei das Nações) se entende ser aquella, que algum Navio, ou Embarcação neutra faz para algum Porto, Fortaleza, Praça, Cidade, ou lugar cercado, ou bloqueado por alguma Potencia belligerante, por forças de mar, ou de terra; muito principalmente se o Soberano, que poz o cerco, e bloqueio, tem por si, ou seus Almirantes, e Generaes feito proclamação de que effectivamente ha por cercado, e bloqueado, por suas Esquadras, e Exercitos, o Porto, e territorio do inimigo com quem está em guerra.

Quando isto acontece, he estabelecido por consentimento, uso, e Lei geral das Nações, como reciprocamente util a todas, que os subditos das Potencias neutras não possão commerciar para taes lugares, em quanto subsiste o bloqueio, ou cerco; e que se insistirem em fazello, possão os seus Navios, e respectiva

car-

carga ſer interceptados, e havidos de boa preza. Pelo que, ſe durante o meſmo bloqueo, ou cerco, he prohibido, e ſe conſidera illegal por Direito das Gentes toda a relação mercantil com o porto, e lugar bloqueado, ou cercado, he conſequente, que tambem ſe qualifique da meſma ſorte o Seguro dos Navios deſtinados a ſemelhantes viagens; pois he evidente que facilitando-ſe por meio dos Seguros, o Commercio com as Guarnições, e Exercitos da Potencia que ſoffre o bloqueo, ou cerco, ſe lhes ſubminiſtraria directo, e efficaz ſoccorro, que ou conſtrangeſſe a outra Potencia a levantar o meſmo bloqueo, ou cerco, ou prolongaria indefinidamente, ou por muito tempo, a capitulação, e tomada da Praça; o que he evidentemente incompativel com a imparcialidade, e obrigações da Potencia neutra, como extenſamente moſtrão os Authores Capitaes neſta materia. (1)

Viagem illegal pelos Tratados entre as Potencias, he a que ſe intenta, e ſe executa contra as Convenções, que ſubſiſtem entre as meſmas Potencias. Aſſim, por exemplo, he reciprocamente ajuſtado, e eſtabelecido, como parte do Direito público da Europa entre os Soberanos, que tem Colonias na America, Aſia, e Africa, que o Commercio deſtas ſeja excluſivo para as reſpectivas Metropoles, e que as Nações Eſtrangeiras não poſsão ahi mandar ſeus Navios, nem commerciar com ellas directamente; permittindo-ſe tão ſómente as arribadas neceſſitadas, e de mera hoſpitalidade, ou algumas liberdades debaixo de certas modificações, e reſtricções. Em virtude deſtes Tratados todo o ſubdito de Potencia Eſtrangeira, que deſtina, e effectivamente expede algum Navio para Colonias de differente Na-

(1) Grot. *de Jure belli & pacis.* Lib. 3. Cap. 1. Bynkers. Liv. 1. Cap. 2. 3. e 21. Vattel Liv. 2. Cap. 8.

ção, com o designio de fazer ahi commercio, expõe-se á justa apprehensão, e confisco do Navio, e sua carga; e considerando-se em consequencia illegal huma viagem desta natureza, não póde por identidade de razão, adquirir subsistencia a Apolice de Seguro, que tende a proteger as especulações illegitimas, que se tem em vista em semelhantes emprezas.

Viagem illegal pelos Regulamentos do Estado se diz aquella, em que o Navio, e bens segurados, ou sahem do porto sem os despachos competentes, e sem pagar os direitos estabelecidos, ou são fraudulentamente despachados para lugar differente do verdadeiro destino do mesmo Navio, ou para algum outro, a respeito do qual haja expressa prohibição, assim pelas Leis perpetuas do Paiz; como por alguma ordem provisoria do Soberano, e seus Vice-gerentes, que para isso tenhão authoridade; como v. g. quando em tempo de guerra, ou ainda de paz, por algum receio de rompimento entre as Potencias, ou por outra razão de Estado, ou de simples Policia, se põe embargo nos Navios Nacionaes, ou Estrangeiros, para o effeito de não sahirem por certo tempo, ou de não navegarem sem Comboy; em todos estes casos, e outros semelhantes, são nullos os Seguros feitos em contravenção ás ordens do Governo.

Alguns Authores pertendem, que nas circumstancias assima expostas nas tres genericas divisões de viagens illegaes, a Apolice he válida, quando o Segurador, sendo informado de todas as mesmas circumstancias, com tudo quer tomar sobre si os riscos do confisco, ou de outros quaesquer damnos, a que os bens segurados fiquem sujeitos. Mas esta opinião he inadmissivel, por ser contra a regra, que não se póde authorizar a resistencia do subdito contra a Authoridade legitima; e que o Direito público não póde ser pervertido pelo pacto dos particulares.

Seu-

Sendo inqueſtionovel a nullidade das Apolices tendentes a favorecer viagens contrarias ás Leis das Nações, e aos Regulamentos do Paiz, em que ſe faz o Seguro, ſoffre difficuldade a queſtão, ſe ſubſiſtem as meſmas Apolices, que, poſto conſeguidas ſem offenſa daquellas Leis, e Regulamentos, são com tudo oppoſtas ás particulares Leis fiſcaes do Territorio eſtrangeiro, donde o Navio ſahio, ou para onde he deſtinado.

Por exemplo, hum Commerciante, reſidente em Heſpanha, natural, ou eſtrangeiro, expede hum Navio de qualquer porto da meſma Heſpanha, ſem os deſpachos, e formalidades ordinarias; ou exporta ſedas, e outros effeitos, cuja exportação he alli prohibida, fazendo ſegurar em Londres, ou outra Praça eſtrangeira, a viagem daquelle Navio, verdadeiramente illegal, e de contrabando; queſtiona-ſe ſe, havendo o Segurado manifeſtado aos Seguradores eſtas circumſtancias, he válido o Seguro; e ſe no caſo de confiſco, ou ſiniſtro de diverſa natureza, tem o Segurado direito á indemnização?

Os illuſtres Authores Francezes, Emerigon, e Valin (1) ſuſtentão a validade de ſemelhantes Seguros, e a confirmão com duas Sentenças dos Tribunaes da ſua Nação; mas Pothier (2) os refuta, inſiſtindo, que os Commerciantes reſidentes em Paiz eſtrangeiro, ſendo ſubditos temporarios do Soberano do meſmo Paiz, e não podendo em conſequencia, pelo Direito Natural, e das Gentes, offender os direitos da hoſpitalidade, e protecção, que effectivamente recebem, não devem fazer commercios prohibidos pelas Leis, que alli eſtiverem em força; e que por tanto, ſendo o trato vicioſo na ſua origem, o Seguro que o facilita, e promove, não lhe poderia dar eſtabilidade, pela ſimples razão de

Ee ii ſer

(1) Emerig. Cap. 8. Sec. 5. (2) Pothier num. 58.

ſer feito em Paiz eſtrangeiro ; e iſto ainda com maior razão he applicavel a ſemelhantes Seguros , mandados fazer por conta dos Nacionaes, que fazem o Commercio contra as Leis de ſeu Paiz.

Com tudo a doutrina contraria he eſtabelecida na pratica de julgar do Almirantado de Inglaterra , pelas uniformes decisões do célebre Lord Mansfield , que expõe Allan-Park no ſeu Tratado de Seguros , Capitulo XII , e XIII , onde juſtifica a meſma doutrina , com o fundamento de que os Seguradores em qualquer Praça ſó devem ter por norma da ſua conducta as Leis eſſenciaes do contrato , e os Regulamentos do proprio Paiz , e não os de qualquer Nação eſtrangeira , a que não são ſujeitos ; e por tanto em ſemelhante materia , o negocio depende unicamente da prudencia dos Commerciantes , que devem bem advertir nos riſcos a que ſe expõem. Tanto mais que muitas vezes he util a hum Eſtado ter connivencia a reſpeito das operações de Commercio , que os ſeus ſubditos fazem ſobre effeitos , que não ſendo de contrabando , ſegundo a Lei geral das Nações , o são tão ſómente pelos particulares , e oppreſſivos Eſtatutos de algumas Nações rivaes , que por principios de huma falſa Politica , e ainda contra os ſeus intereſſes bem entendidos , tem prohibido a exportação , e importação de certos generos , meramente por animoſidade , e eſpirito de monopolio , contrario aos principios da ſociabilidade , e civilização univerſal , a que o Commercio eſſencialmente caminha ; e ſendo o contrabando hum vicio commum a todas as Nações Commerciantes , vem no eſtado de paz a ſer huma eſpecie de reprezalia , e compenſação reciproca dos pertendidos intereſſes , que cada huma intenta excluſivamente appropriar-ſe.

As viagens feitas em tempo de guerra para Paiz inimigo , ainda não ſendo de generos de contrabando ,

ou

ou pelo Direito das Gentes, ou pelas Leis fiſcaes dos reſpectivos Paizes, são inconteſtavelmente illegaes; (1) e por iſſo em todas as Nações são prohibidos os Seguros das meſmas. A razão he evidente; porque pela Declaração de guerra, ſeja eſta por Manifeſto formal, ſeja meramente por factos deciſivos de hoſtilidades, (como ſe tem viſto exemplos) ficando por via de regra, interrompida toda a correſpondencia Commercial, e Diplomatica entre as Nações belligerantes; e ſendo por tanto licito a cada huma, pelo direito indefinido da guerra, fazer á outra todo o mal poſſivel (regulado pelo Direito das Gentes, para o fim de ſe obter huma paz honroſa) vem em conſequencia de ſemelhante eſtado a prohibição dos Seguros de propriedade inimiga; pois eſtes facilitão a circulação dos effeitos, e trazem immenſas avantagens á Nação, que delles ſe aproveita para ter perennes as fontes de riqueza, com que poſſa promover os ſeus planos, e expedições militares.

Com tudo, he bem ſabido na Europa, que na guerra de 1759 entre Francezes, e Inglezes, os meſmos Francezes fazião Seguros em Inglaterra, debaixo de nomes ſimulados, ou de peſſoas neutras; de ſorte, que no caſo de prezas, vinhão os Inglezes a reſtituir-lhes pelo direito do Seguro o que lhes tiravão pelo direito da guerra.

A legitimidade deſtes Seguros tem ſido ſuſtentada por alguns eminentes Membros do Parlamento de Londres, que inſiſtírão em moſtrar os inconvenientes da prohibição, que havia a eſſe reſpeito, conſiderando-a incompativel com o eſpirito do extenſo, e univerſal Commercio, que faz o caracter, e a grandeza da Nação Britanica. As razões principaes que allegavão,

são

(1) Wesket verb. *Enemy.*

são as seguintes : 1.º que seria de perigosa consequencia a prohibição de taes Seguros, porque espoliaria a Nação de hum ramo de commercio, de que goza quasi sem rival; pois de facto, em Inglaterra se fazem mais Seguros, do que em todo o resto de Europa; sendo tal a confiança que as mais Nações mercantís tem na boa fé, e caracter dos Seguradores Inglezes, que ainda estando em guerra, França, e Hespanha, querião antes fazer alli os seus Seguros, do que diligenciallos nos seus proprios Paizes, ou em outras Praças : 2.º que supposto dahi resultassem algumas avantagens áquellas Nações inimigas, com tudo, como o interesse era reciproco, e a geral balança era muito a favor de Inglaterra, não era politico que a Nação fosse privada dessa utilidade : 3.º que por meio das correspondencias para o Seguro, havia o Governo importantes informações dos designios do inimigo, e dava-se occasião, e facilidades de poderem-se fazer sobre elles grandes prezas : 4.º que se a prohibição fosse absoluta, os Capitalistas dessas Nações inimigas farião Companhias de Seguros, na esperança de grandes lucros, e o Governo favoreceria as suas emprezas; do que resultaria a cessação dos proveitos, que Inglaterra poderia tirar : 5.º que a declaração de guerra não importa necessariamente absoluta prohibição de todos os ramos de Commercio; pois tem havido exemplos de Convenções entre Potencias belligerantes de não interromperem o seu Commercio, sem embargo da guerra.

Não obstante porém estas razões especiosas, não se póde contestar, que a doutrina contraria he a digna de seguir-se, conforme ao principio adoptado por todas as Nações, que estabelece por illegal todo o Commercio com o inimigo, e por consequencia todo o Seguro de propriedade inimiga; porque da pratica opposta dar-se-hia occasião, e pretextos para correspondencias trai-

do-

doras; e feriaõ os máos Cidadãos tentados por intereſſe privado a faltar aos ſeus deveres.

CAPITULO VII.

Da nullidade do Seguro de bens prohibidos, ou de contrabando.

ESta materia he eſſencialmente connexa com a do antecedente Capitulo, (1) e deve conſiderar-ſe huma conſequencia da doutrina que ahi ſe propoz. Como pelas Leis de quaſi todos os Paizes, a importação, e exportação de alguns generos he declarada illegal, e prohibida, por ſe favorecerem certos ramos da induſtria Nacional, ſendo a contravenção áquellas Leis hum formal deſprezo da Authoridade de quem exerce a Soberania no Eſtado, e conſequentemente hum crime civil, he claro que o Seguro, que ſupporta o reprovado Commercio de ſemelhantes generos, vem tambem a ſer hum acto contrario ás meſmas Leis, e inauthorizavel nos Tribunaes de Juſtiça.

Em conformidade a eſte principio he eſtabelecida a regra pelas Leis de Marinha dos principaes Eſtados Commerciantes, que o Seguro ainda feito em termos geraes, não comprehende já mais os bens que ſe dizem de contrabando, por ſer prohibida a ſua exportação, ou importação no Paiz em que ſe faz o Seguro; e ſe algum eſpecula ſobre taes bens, e os ſegura, quer declare, quer occulte ao Segurador eſta circumſtancia, o contrato he nullo; e ſe o Navio, e ſua carga he confiſcado, ou ſoffre outro damno, o Segurador não he obrigado a reſponder pela perda.

Eſ-

(1) Allan Park Cap. 13. Wesket verb. *Contraband*. Emerig. Cap. 8. Sec. 5. Baldaſſeroni Part. 3. tit. 3. e 4.

Eſta doutrina he adoptada em Inglaterra, não ſó quando ha Lei permanente, que prohibe a importação, e exportação de certos generos, ſenão tambem quando em tempo de guerra o Rei faz alguma prohibição, ou embargo, por via de ſimples proclamação, a qual tem força de Lei proviſoria, e temporaria, porém equivalente a hum Acto de Parlamento, e igualmente obrigatorio. He notavel ſobre eſta materia a Juriſprudencia mercantil deſta Nação, e particularmente o Eſtatuto do preſente Reinado de George III. Capitulo XXXVIII, que tranſcreve Allan Park no ſeu Tratado dos Seguros, Capitulo XIII. Nelle não ſó ſe annullão os Seguros feitos de bens de contrabando, ſenão tambem ſe impõem multas pecuniarias, e pena de prizão aos Seguradores, e mais peſſoas, que para iſſo derão ajuda, e favor. Eſta Legislação veio a corroborar com novas, e mais efficazes providencias o famoſo Acto de navegação, paſſado depois do reſtabelecimento de Carlos II, (1) cujas primeiras linhas tinhão ſido lançadas pelo célebre uſurpador Cromwel, e formárão a baſe deſta portentoſa Força Naval, que diſtingue o Imperio Britanico das outras Potencias maritimas.

No Capitulo antecedente já ſe diſcutio a queſtão da validade dos Seguros feitos em Praça Eſtrangeira, ſobre bens declarados de contrabando pelas Leis do Paiz, em que ſe faz a ſua importação, ou exportação: nada pois aqui he neceſſario accreſcentar a eſſe reſpeito; ſó notaremos, que ſendo as Leis ſobre generos de contrabando tão variadas, e ſobre tão diverſos objectos em cada Nação, conforme os intereſſes, e muitas vezes os caprichos, e animoſidades dos reſpectivos Governos, devem os Commerciantes, antes que intentem, e effeituem qualquer eſpeculação, ſer bem informados do

(1) Wesket verb. *Act. de Navigation.*

do Codigo fiſcal do Paiz , para não emprehenderem commercios ruinoſos , e arriſcados ao confiſco, e ás rigoroſas multas pecuniarias, e corporaes, a que ficão ſujeitos os que tratão em generos de ſemelhante natureza. Obſerva muito judicioſamente o célebre Adamſmith na ſua Economia Politica, que os Governos com as prohibições arbitrarias dos effeitos circulantes tolhem a liberdade do Commercio, e principiando por crear nos ſubditos, pelo attractivo, e eſperança do ganho, a tentação de reſiſtir á Lei , acabão por punir a ſua propria obra , deſtruindo a fortuna dos particulares , que aliàs he inſeparavel da fortuna pública. Adverte porém o meſmo Author, como facto de experiencia , que o contrabandiſta tende directamente a bancarota. Por tanto cumpre a todo o bom Cidadão, e Negociante de honra, aſſim por dever, como por intereſſe , não ſe miſturar em trafico algum ſobre bens prohibidos.

Examinemos agora quaes são os generos , ou effeitos, que pela Lei das Nações, ou Direito das Gentes, são havidos por bens de contrabando, que não podem por conſequencia ſer objectos de Commercio, nem de Seguro. Neſta materia Grocio , e Bynkershoek são as melhores guias; e conforme a doutrina deſtes capitaes Authores , como já ſe moſtrou no Capitulo antecedente, tratando-ſe das viagens illegaes , he regra inalteravel , eſtabelecida por commum conſentimento , e uſo de todas as Nações, que he illicito levar couſa alguma aos Portos, Fortalezas, Praças, e Campos, que ſe achão em eſtado de ſitio formal, ou de rigoroſo bloqueo , iſto he , diante dos quaes eſtejão eſtacionadas Forças de mar , ou de terra, capazes de impedirem a entrada de todo o ſoccorro , muito principalmente ſe precedeo para eſſe effeito proclamação feita pela Potencia belligerante, ou por ſeus Almirantes, e Generaes.

Os bens levados a ſemelhantes lugares ſe reduzem a tres claſſes : 1.° os que ſó podem ter uſo para as operações bellicas , e que são por iſſo univerſalmente havidos de contrabando de guerra , como artilheria, armas de todo o genero, e munições Militares, e Navaes. As Ordenanças da Marinha de Hamburgo , individuando a qualidade deſtes bens com a ſua denominação eſpecifica, declarão ſer a polvora, chumbo, bala, canhões, ou peças de todos os calibres , eſpingardas, bacamartes, piſtolas, enxofre, ſalitre, pez, alcatrão, maſſames, vélas, maſtros, vergas , e apparelhos de Navios: 2.° os que não são deſtinados para a guerra, nem tem uſo para eſſe effeito, e que unicamente ſervem para a commodidade, e prazer do inimigo, como são todas as mercadorias de mero ornato, e luxo: 3.° os que são de natureza mixta, como moeda, mantimentos, viveres, e quaeſquer provisões de boca, fardamentos, e fazendas de veſtir, e de uſo domeſtico, Navios, e materiaes para os meſmos, e couſas ſemelhantes.

Quanto aos generos da primeira claſſe já fica dito neſte, e no antecedente Capitulo, que elles são de commercio illegitimo em tempo de guerra , e que as Potencias neutras não podem authorizar aos ſeus ſubditos o tranſportallos para as Nações belligerantes , e muito menos para os Portos, e lugares cercados, e bloqueados. Porque a imparcialidade de huma Potencia neutra obſta a tudo que póde dar aſſiſtencia , e ajuda a qualquer das Potencias belligerantes , não devendo a que eſtá em paz ingerir-ſe nas diſcordias alheias, nem fazer deterior a cauſa de alguma dellas , prevenindo, ou retardando a execução dos ſeus planos , ſendo evidente abuſo da neutralidade o favorecer-ſe a huma Potencia belligerante em perjuizo da outra. Pelo que o Seguro de taes generos não póde operar effeito algum civil, como contrario á Lei das Nações.

Quan-

Quanto aos generos da ſegunda claſſe, que não são deſtinados para uſo de guerra, he indiſputavel que as Nações neutras tem direito de fazer livremente o commercio delles com os Eſtados belligerantes. Pelo que reſpeita porém aos da terceira claſſe, que são de natureza mixta, tambem não ha duvida que ſe podem tranſportar por toda a parte, onde a ſua entrada não ſeja prohibida por Tratados preexiſtentes, ou Eſtatutos particulares do Paiz donde ſahem, e para onde ſe deſtinão; e poſto por Direito das Gentes, e uſo das Nações, ſeja eſtabelecido que os Navios, e Embarcações de guerra das Potencias belligerantes, e maritimas poſsão viſitar os Navios, ou Embarcações, que navegão com Bandeira neutra, e amiga, a fim de verificarem ſe de facto o caſco, equipagem, e mercadorias dos meſmos pertencem, ou não, á Potencia neutral, e amiga, ou ſe na ſua carga vem effeitos de contrabando de guerra, com tudo, não são taes Navios, e Embarcações viſitadas ſujeitas á apprehensão, e ſerem declarados de boa preza, ſenão quando contém o dito contrabando, ou recusão a meſma viſita, e appreſentação dos livros da carga, Paſſaportes, e deſpachos competentes, ou não trazem eſtes deſpachos em fórma, e são ſuſpeitos de ſerem propriedade inimiga, ou ſe obſtinão em dirigirem-ſe a portos, e lugares bloqueados, ou cercados, como mais circumſtanciadamente ſe póde ver nos Authores Publiciſtas, que tratão das Leis das Nações, e no Regimento das Prezas proximamente promulgado neſte Reino no corrente anno. (1)

O Seguro dos generos deſtas duas claſſes he válido, ſendo feito em regra; e he licito aos ſubditos de Potencias neutras uſarem de eſtratagemas, e ſimulações innocentes para occultarem ás Potencias belligerantes o

(1) Vid. Appendice fin. Part. 1. Cap. 41.

transſporte da propriedade inimiga; com tanto, que não ſejão em fraude dos Seguradores, e eſtes previamente á aſſignatura da Apolice, ou pendendo a ſorte maritima, ſejão informados da qualidade dos riſcos a que ſe expõem, e preſtem ſeu conſentimento; de ſorte, que acontecendo o confiſco por cauſa da carregação ſimulada, não podem elles impugnar o contrato, e recuſar a indemnização, ainda que o Seguro foſſe feito ſimplesmente com a clauſula: *por conta de quem pertencer*, como ſe moſtrou na primeira Parte deſta obra.

E he tão certo eſte principio, que ainda no caſo de ſer illegitima a apprehensão, e injuſta a Sentença do Tribunal do lugar aonde foſſe conduzido, e condemnado de boa preza o Navio, ou Embarcação neutral, os Seguradores com tudo ſempre reſpondem pela perda, por entrar eſta Sentença injuſta na generalidade dos caſos fataes, que são a cargo dos Seguradores, como ſe tem repetidas vezes julgado em varios Tribunaes da Europa. (1)

CAPITULO VIII.

Da reſcisão, ou eſtorno do Seguro pela falta de cumprimento das Condições tacitas, ou expreſſas da Apolice.

NO contrato do Seguro ſempre ſe entende, que o Segurado, poſto o não declare na Apolice, ſempre acorda, e ſe obriga a cumprir, e moſtrar verificadas certas Condições tacitas, que são annexas á eſſencia do meſmo contrato; a ſaber: 1.º Que o Navio ſe acha em condição, ou capacidade de fazer a viagem pro-

(1) Valin Com. ao Art. 48. Ord. Mar. de Fr. tit. dos Seg. Emerig. Cap. 12. Sec. 20.

projectada sem vicio algum intrinseco, que o constitua innavegavel: 2.º Que a cousa segurada seja exposta aos riscos maritimos por conta de quem requereo o Seguro, ou de seu Commettente: 3.º Que não se mude do Navio declarado na Apolice sem consentimento do Segurador, sendo possivel exigillo, em tempo idoneo: 4.º Que se não desvaire da linha da viagem segurada. Do contrario estorna-se, ou rescinde-se a Apolice; e o Segurador não he responsavel por qualquer perda; do mesmo modo como o não seria se se faltasse a algumas das clausulas escritas, ou condições garantidas.

Para se desenvolverem estas idéas, trataremos com distinção: 1.º da Innavegabilidade: 2.º do Rompimento da viagem: 3.º da mudança de Navio: 4.º da Deviação: 5.º das Garantias.

CAPITULO IX.

Da Innavegabilidade.

ENtende-se por innavegabilidade a absoluta incapacidade em que está hum Navio de expôr-se aos riscos maritimos, sem evidente perigo de perda. Diz-se *incapacidade absoluta*; porque quando ella he parcial, e reparavel com algum concerto pouco dispendioso, que o restabeleça a estado proprio para navegação, não se póde dizer verificada a innavegabilidade para os effeitos do contrato do Seguro. (1)

A innavegabilidade póde originar-se de duas causas, ou de vicio intrinseco patente, ou occulto da construcção, e idade do Navio; ou de algum accidente ex-

(1) Allan Park Cap. 11. Wesker verb. *Sea-Worthiness.* Emerig. Cap. 12. Sec. 38. Baldasseroni Part. 5. tit. 5. Pothier *des assuranc.* n. 66. Valin art. 26. Ab tit. dos Seg.

extranho, caſo fortuito, e força maior, que lhe ſobreviesſe antes, ou depois de principiar a viagem, e o impoſſibilitaſſe ás funções do ſeu deſtino, eſtando aliàs anteriormente em boa condição. Pelo que ſe diz innavegavel qualquer Navio: 1.º quando he mal conſtruido, ou eſtá velho, podre, e arruinado nas ſuas partes eſſenciaes, ou inſufficientemente calafetado, donde reſulte não governar bem, e adornar-ſe, ſem poder aguentar a força vento proporcional ao ſeu lote, e velejação, ou fazer agua extraordinaria, que force a dar-ſe continuamente á bomba, ficando expoſto a imminente perigo de ſoçobrar-ſe, ſubmergir-ſe, ou naufragar: 2.º quando o Navio, ſendo idoneo para fazer viagem com a quantidade de carga competente, com tudo, por cauſa de tempeſtades, golpe de raio, fogo, abordagem, bombardeamento, choque de hum contra outro, varação em terra, encontro em algum baixo, e eſcolho, ou outra cauſa extrinſeca, e impenſada, pertencente a mera fortuna do mar, ſe reduzio a eſtado de não poder começar, ou concluir a viagem projectada, ſem inevitavel, ou quaſi certo perigo de perda total de ſeu caſco, e carga. O que ſe diz do Navio, he applicavel a qualquer Embarcação.

Para ſe julgar hum Navio innavegavel, he neceſſario attender-ſe: 1.º a cauſa, e prova da innavegabilidade: 2.º a epoca da Apolice, e principio dos riſcos: 3.º a facilidade da reparação.

Quando a innavegabilidade procede de vicio intrinſeco, e defeito natural patente, ou occulto do Navio, ou Embarcação, em que ſe tem de correr os riſcos, a Apolice he nulla pela natureza do contrato do Seguro; e os Seguradores são em conſequencia deſcarregados da reſponſabilidade, quer o Seguro recaia directamente ſobre o caſco, e apparelhos do meſmo Navio, ou Embarcação, ſendo requerido a favor dos Proprie-

prietarios, e Armadores, quer ſobre a ſua carga; e iſto procede, ainda que os Segurados por ſi, e ſeus Agentes ignoraſſem a preexiſtencia do eſtado vicioſo do meſmo Navio, ou Embarcação ao tempo da aſſignatura da Apolice.

Eſta decisão adoptada em todos os Eſtados Commerciantes funda-ſe em juſtiça incontrovertivel. Por quanto (1)

He principio geral da Lei dos Seguros, que os Seguradores não são reſponſaveis por perdas que procedem da inſufficiente, e defeituoſa qualidade, ou má condição da couſa ſegurada, por ſer de ſua natureza perivel, que com o tempo neceſſariamente ſe deteriora, como ſe moſtrou na Part. I. Cap. XXXIII, e XXXIV. He tambem da eſſencia do Seguro, que ſeja incerta, e ineſperada a perda; ſendo evidente, que não haveria Segurador tão deſaſizado que tomaſſe de outro modo os riſcos de propriedade alheia; nem a Juſtiça ſoffreria convenções, que arguem demencia em alguma das partes.

Por cuja cauſa, quando ſe celebra o Seguro, ſempre ſe preſume que o Segurado (poſto o não declare) tacitamente affiança ao Segurador, que o Navio, em que ſe hão de correr os riſcos, eſtá na condição ordinaria de todas as Embarcações; a ſaber: que he capaz de fazer a viagem intentada, correndo os riſcos ordinarios, com incerteza do exito da navegação, na razoada eſperança de chegar a ſalvamento ao porto do deſtino; e eſta ſe entende ſer conſtantemente a intenção das partes, e a virtual condição inherente á Apolice.

Eſta condição não ſe póde conſiderar ſeparavel do Seguro, porque o Navio he o fundamento, ou baſe do contrato. Se elle não ſe acha em eſtado de expôr-ſe aos

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 38.

aos riſcos maritimos, ſem perigo de perda certa, ou quaſi certa, he como ſenão exiſtíra para o effeito do tranſporte, que ambas as partes tinhão em viſta; e em tal caſo o Navio, em que o Segurador penſava correr os riſcos, como idoneo para concluir a viagem projectada, vem a ſer differente daquelle que o Segurado havia propoſto como proprio para aquelle fim: do que he evidente, que neſtas circumſtancias, o conſentimento do Segurador, e Segurado não recahe preciſamente ſobre o meſmo objecto; e que ſe o Segurador ficaſſe reſponſavel, viria contra a natureza do contrato a expôr-ſe a huma perda inevitavel, ou a ſoffrer muito maior damno do que cogitára, ou era poſſivel de prever, ao tempo da ſua aſſignatura; o que he incompativel com a juſtiça: do contrario dar-ſe-hia occaſião, e anſa a infinidade de fraudes dos Segurados, ficando os Seguradores ſujeitos aos riſcos, que não tomárão ſobre ſi; o que he deſtructivo daquella igualdade, e mutuo conſentimento, que deve haver na condição, e ajuſte dos contrahentes.

A ignorancia do vicio do Navio, em que o Segurado ſe achava, á epoca do contrato, não he baſtante para legitimar o Seguro, nem obrigar os Seguradores á reſponſabilidade; porque além de ſe preſumir que o Segurado tem a informação neceſſaria do verdadeiro eſtado, e condição do Navio (pois a elle mais que ao Segurador pertence eſte exame) a natureza, e eſſencia do contrato exige, que o meſmo Navio ſeja, em toda a hypotheſe, idoneo para encher as funções do ſeu deſtino.

A meſma doutrina por identidade de razão tem lugar, ainda que o defeito, ou vicio interior do Navio, foſſe tão occulto, que não ſe pudeſſe ſuſpeitar, nem conhecer por exame particular, ou official de peritos, e com tudo ſe pudeſſe depois moſtrar, de maneira in-

con-

conteſtavel, ſer o meſmo vicio preexiſtente á aſſignatura da Apolice, poſto que o Navio na apparencia foſſe conſiderado em boa condição.

Aſſim ſe julgou em Londres a reſpeito de hum Navio de conſtrucção Franceza, o qual tendo-ſe tomado ſobre elle Seguro, parecendo aliàs muito proprio para a navegação, com tudo, fazendo depois agua extraordinariamente, foi condemnado por innavegavel, logo que ſe veio no conhecimento, por mais exacta averiguação, que os prégos com que ſe havião reunido as taboas, e cavernas do Navio, eſtavão cheios de ferrugem; o que occaſionava o relaxarem-ſe as juncturas com o pezo da carga, e choque do mar, ſem poderem conſervar aquella contiguidade, e coherencia neceſſaria para repellir a entrada imperceptivel de agua exterior.

Quando porém a innavegabilidade não deriva de vicio intrinſeco, já preexiſtente no Navio, mas ſim de caſo fatal, e mera fortuna do mar, deve-ſe conſiderar ſe a cauſa da meſma innavegabilidade ſobreveio antes, ou depois da aſſignatura da Apolice.

Se o Navio ſobre que ſe tomou o Seguro, ſendo aliàs de boa condição, ſe tinha conſtituido em eſtado de innavegabilidade por algum temporal, encontro, abordagem, bombardeamento, encalhe, ou outro deſaſtre que lhe tiveſſe ſobrevindo antes de entrar no porto da carregação, ou no meſmo porto antes de ſahir, e com tudo ſe expuzeſſe a fazer nova viagem na eſperança de feliz ſucceſſo, por não ſe ſuppôr reduzido a deterioração abſoluta, para ſe decidir da validade da Apolice, he neceſſario attender-ſe ao modo da repreſentação do Segurado, e á ſituação do Navio, relativamente ao principio dos riſcos.

Se o Segurado ignorava aquelles accidentes, o Seguro caduca pela natureza do contrato; pois ſempre ſe entende que os Seguradores aſſignárão a Apolice na boa

fé de ſer o Navio capaz de fazer a viagem ſegurada; e eſta he, como aſſima ſe diſſe, a virtual condição do ajuſte. Se o Segurado por malicia, ou inadvertencia, não repreſentou aos Seguradores os ditos accidentes, o Seguro he igualmente nullo pela fraude, e erro, que deo cauſa ao contrato, como ſe moſtrou nos Capitulos ſegundo, e terceiro deſta ſegunda Parte.

Porém ſe o Segurado declarou fiel, e exactamente aos Seguradores todos aquelles deſaſtres, e iſſo não obſtante, elles aſſignárão a Apolice, he indubitavel a ſubſiſtencia do Seguro, e a reſponſabilidade dos meſmos Seguradores, no caſo do ſiniſtro, ou avaria. Porque não ha couſa mais juſta do que reſponderem os Seguradores pelas conſequencias dos riſcos, que de boamente quizerão tomar ſobre ſi, não obſtante a imminencia do damno, que devião prever pela declaração do Segurado. Nem deve obſtar a preexiſtencia do vicio, e ruina do Navio pelas cauſas extrinſecas, que ſobrevierão antes da aſſignatura da Apolice, e que occaſionárão depois a perda; pois que a pezar da deterioração do meſmo Navio, não ſendo impoſſivel chegar elle a ſalvamento ao lugar do deſtino, como algumas vezes tem acontecido; a poſſibilidade do feliz ſucceſſo, reunida á boa fé das partes, baſta para ſuſtentar o contrato; e como os Seguradores, no exito favoravel da navegação, exigirião o premio, ou o reterião, tendo-o já recebido; aſſim tambem, pela reciprocidade de Direito, não devem, no caſo de infelicidade, recuſar a indemnização, que aliàs promettêrão na eſperança da ſua boa fortuna, e incerteza do exito da viagem, tendo eſtipulado premio proporcional aos maiores perigos, a que ſe expuzerão.

Quando porém os accidentes, de que reſultou a innavegabilidade, ſobrevierão ſim depois da aſſignatura da Apolice, mas antes de principiarem a correr os riſ-

cos

cos por conta dos Seguradores, não ficão estes responsaveis pelos successos. Por exemplo, se estando o Navio no porto, se fez o Seguro de alguns bens destinados a embarque no mesmo, e antes de serem levados a bordo, acontecêrão os infortunios sobreditos, que o arruinárão nas suas partes essenciaes, e derão occasião ao sinistro, ou avaría dos ditos bens, que depois se embarcárão, não podem os Seguradores ser constrangidos a responder pela perda; por quanto elles assignárão a Apolice em attenção ao estado antecedente do Navio, e na boa fé de que era sufficiente para fazer a viagem segurada: tanto mais, que pelas clausulas das Apolices ordinarias, os Seguradores se obrigão a responder tão sómente pelos damnos acontecidos depois de embarcados, os bens que são o objecto do Seguro, ou só depois de se fazer o Navio á véla; sendo-lhe por consequencia extranhos, e não a seu cargo os que resultão de causas, que não cogitárão ao tempo do contrato, nem existião antes de serem os bens levados a bordo.

A mesma doutrina tem applicação, quando sendo o Seguro feito do casco, e apparelhos do Navio, estando ainda este em boa condição, depois sobrevem alguns dos accidentes assima mencionados, antes que o mesmo Navio levante ancora; porque todos os damnos, antecedentes á epoca de se fazer o Navio á véla, não pertencem aos Seguradores, segundo a clausula usual das Apolices; salvo se o contrario he expressamente estipulado.

Mas se os ditos accidentes, procedidos de mera fortuna do mar, e força maior, de que se derivou a innavegabilidade, sobrevierão depois que os bens segurados forão conduzidos a bordo do Navio, sobre que se corrêrão os riscos, ou depois de levantar este a ancora, e se fazer á véla, quer o sinistro, ou avaría gros-

ſa, aconteceſſe ainda dentro do porto da ſahida, quer no da eſcala, e curſo da viagem, he indiſputavel que são a cargo dos Seguradores, e eſtes por conſequencia obrigados á indemnização do Segurado, porque taes accidentes pertencem aos damnos provenientes de caſo fatal, que entrão na generalidade dos perigos do mar, que os meſmos Seguradores ſobre ſi tomárão na Apolice.

He porém de advertir, que diſputando-ſe ſobre a cauſa da innavegabilidade, deve-ſe na dúvida attribuir antes o damno ao vicio intrinſeco, e defeito occulto do Navio, do que ás cauſas externas dos temporaes, e outros infortunios maritimos. Porque he mais racionavel attribuir-ſe ſemelhante ſucceſſo a huma cauſa natural, e permanente, do que a hum principio exterior, e accidental: tanto mais, que aquella cauſa he certa, e originaria; pois o Navio, por mais bem conſtruido que ſeja, e de mais fortes madeiras, tende a deterioração contínua, ſendo-lhe impoſſivel conſervar a integridade de ſeu primitivo eſtado; eſta porém he incerta, e ſujeita a provas equivocas, e mui ſuſpeitas; pois os Capitães dos Navios, e Gentes do mar, para encubrirem os ſeus erros, e favorecerem aos Proprietarios, e Armadores dos meſmos Navios, são faceis em attribuir as deſgraças das viagens á violencia dos mares, e á força das tempeſtades, fazendo os ſeus *Conſulados*, e *Proteſtos* de avaria, de modo informe, e inveridico, com intoleravel perjuizo dos Seguradores.

Para ſe atalharem as controverſias a eſte reſpeito, a Real Junta do Commercio deſte Reino tomou hum Aſſento, que ſe acha authorizado pelo Alvará de 12 de Fevereiro de 1795. Deo a elle occaſião a diſputa, que ſe excitou entre o Proprietario de hum Navio denominado *Neptuno grande*, e os Seguradores do meſmo, que tendo arribado á Ilha do Fayal, foi alli con-

de-

demnado por innavegavel. Queſtionou-ſe „ Se verifi-
„ cando-ſe pelo Acto da Veſtoria, a que ſe procedeo
„ no porto da arribada, que o Navio eſtava arruina-
„ do nas ſuas partes eſſenciaes, pelo vicio da podri-
„ dão, de modo tal, que não admittia concerto al-
„ gum, ficava ceſſando a obrigação dos Seguradores a
„ reſpeito dos Seguros? Decidio-ſe: Que os Segurado-
„ res são reſponſaveis pela innavegabilidade do Navio,
„ todas as vezes que eſta procede da fortuna do mar,
„ ou outra força maior; e para remover as dúvidas,
„ que podem occorrer ſobre a qualidade das provas,
„ ſe aſſentou que eſtas ſe devião reſolver, e decidir pe-
„ las regras ſeguintes: Que o Segurado, como Au-
„ thor, he obrigado a provar, que o damno foi fa-
„ tal, e cauſado pela fortuna do mar: Que no caſo
„ do Navio ter ſido viſitado antes de fazer-ſe á véla,
„ e julgado em eſtado de navegar, tem o Segurado a
„ ſua intenção fundada, e huma preſumpção legal a
„ ſeu favor, de que o damno he cauſado pela fortuna
„ do mar, e os Seguradores são obrigados a pagar a
„ perda, em quanto não provarem o contrario: Que a
„ prova da parte dos Seguradores deve conſiſtir em fa-
„ zerem conſtar que a innavegabilidade procede de vi-
„ cio intrinſeco, e anterior; e que o Navio antes de
„ partir já ſe achava arruinado nas ſuas partes eſſen-
„ ciaes, e incapaz de ſeguir viagem; não baſtando per
„ ſi ſó o exame poſterior, pelo qual o Navio ſe jul-
„ gou innavegavel, todas as vezes que aſſim, e ex-
„ preſſamente o não declararem os peritos no meſmo
„ Acto da Veſtoria. „

Ainda que a innavegabilidade ſignifique no rigor do termo a deterioração abſoluta, ou defeito irremediavel de alguma das partes eſſenciaes do Navio; com tudo, ſe ella procede de fortuna do mar, tem iguaes effeitos, quanto á reſponſabilidade do Segurador, e direi-

reitos do Segurado, quer ſeja total, quer ſimplesmente temporaria, ſe não obſtante admittir o meſmo Navio reparação, que o conſtitua em eſtado de fazer as funções do ſeu deſtino; moſtra-ſe porém que ou não ſe achárão no lugar, ou porto a que arribou, os apparelhos, materiaes, e artifices neceſſarios para o concerto; ou que o Capitão não tivera dinheiro, ou credito, para haver o que era preciſo a eſſe fim; ou poſto tiveſſe huma, e outra couſa, com tudo, deveria de ſer o meſmo concerto tão demorado, que desfizeſſe o objecto da viagem, e a eſpeculação do Segurado, ou tão diſpendioſo, que foſſe forçoſo empregar tantas deſpezas, como para a conſtrucção de hum Navio novo. Em todos eſtes caſos a innavegabilidade, *ſendo julgada no Tribunal competente do lugar*, em que aportou o Navio, equipara-ſe ao naufragio; e o Segurado tem em conſequencia direito de fazer o abandono ao Segurador, e exigir-lhe a importancia do Seguro, como de perda total.

CAPITULO X.

Da Alteração, ou rompimento da viagem, ou do Eſtorno da Apolice por falta dos riſcos.

AInda que o Seguro tenha ſido feito em regra, e o Navio, e bens Segurados eſtejão em a condição neceſſaria para ſe intentar, e proſeguir a projectada aventura maritima; com tudo eſtorna-ſe, e caduca o meſmo Seguro, ſahindo o Segurador da obrigação de reſponder pela perda, logo que ſe verifica ter havido alguma *Variação* das condições tacitas, ou expreſſas, da Apolice; ou (o que he ſynonymo) algum exceſſo, ou violação dos poderes, e clauſulas ſubentendidas, ou eſcriptas na meſma.

Já em outro lugar indicámos, que na celebração

do

do Seguro, poſto ſe não declare na Apolice explicitamente, ſempre ſe ſubentende, como condições virtuaes, acordadas pelas partes, que a couſa ſegurada exiſta; tenha o valor correſpondente á importancia deſignada no inſtrumento do contrato; ſeja expoſta aos riſcos do mar, por conta do Proprietario, que deo ordem para o Seguro, ou de ſeus legitimos Repreſentantes, e iſto no eſpecifico Navio, e viagem alli determinada, e ſegundo os termos, e garantías em que reciprocamente convierão o Segurador, e Segurado. He claro pois que a Variação, ou falta do cumprimento das ditas condições tacitas, ou expreſſas da Apolice, affectando, e deſtruindo o originario conſentimento das partes, deve, ſegundo as communs regras de juſtiça, viciar, e reſcindir eventualmente o contrato, poſto ao principio nada obſtaſſe á ſua validade.

Aquella *Variação*, ſegundo a diverſidade do objecto, ſe diz Alteração, ou Rompimento de Viagem: Deviação, ou mudança de derrota: Mudança de Fundo, ou de Navio: Não cumprimento das Garantías.

Alteração, ou *Rompimento de Viagem*, he o facto, pelo qual tendo alguem feito Seguro ſobre certo Navio, ou Embarcação, para alguma viagem eſpecifica, muda depois de aſſignada a Apolice, o plano da aventura maritima, e o objecto da ſua eſpeculação; ou he impoſſibilitado a proſeguillo por cauſas extrinſecas, e independentes da ſua vontade. (1)

Verifica-ſe a *Alteração*, ou *Rompimento de viagem*: 1.° quando o Proprietario, ou o Affretador do Navio, tendo-o expoſto a carga em algum porto para outro tambem certo, fazendo elle, ou os Carregadores, ſeus Seguros relativos á eſpecifica viagem do deſ-

(1) Emerigon Cap. 16. Sec. 1. e ſeg. Baldaſſeroni Part. 6. tit. 5. Allan Park Cap. 19. Millar Part. 3. pag. 376. e ſeg.

deſtino , com tudo , mudando de reſolução , deſiſte do primitivo projecto , dando ao dito Navio deſtino , e expedição differente , *ſem conſentimento do Segurador* : 2.° quando tendo alguem carregado ſeus effeitos a bordo de hum Navio , deſtinado a certa viagem , e feito o Seguro dos meſmos , depois os deſcarrega para terra , ou os baldea para outro Navio , por ter tomado diverſo acordo , e o não participa ao Segurador para ratificação do antecedente Seguro : 3.° quando acontecendo eſta deſcarga , e baldeação por embargo , ſequeſtro , ou confiſco do Governo , ou ſobrevindo outro accidente de força maior , o Navio ſobre que ſe tinhão tomado os Seguros , não pode ſeguir o ſeu deſtino , em tempo idoneo , e foi applicado a uſos , e direcções diſtinctas do originario plano dos Proprietarios do caſco , e carga : 4.° quando alguem ſe antecipou a requerer o Seguro de mercadorias , que ſe propunha carregar em certo Navio para alguma viagem determinada , e depois por qualquer motivo não chegárão a ſer embarcadas no dito Navio ; ou poſto foſſem ahi carregadas , com tudo , não forão navegadas por ſua conta , ou pela de ſeu Commettente , em conſequencia de algum acontecimento , pelo qual lhe foſſe tolhida a livre diſpoſição de taes mercadorias , como por exemplo , arreſto , penhora , ou adjudicação judicial , &c. 5.° quando alguem faz o ſeu Seguro de qualquer couſa , em conſequencia de aviſo de ſeus correſpondentes , ou de mera prevenção na eſperança de remeſſa , expedição , ou retorno de algum Navio , e nada diſto ſe verificou ; ou ſe vierão alguns effeitos , com tudo , não forão embarcados no Navio deſignado na Apolice ; neſtes caſos , e outros ſemelhantes conſidera-ſe haver *alteração* , e *rompimento de viagem* , quanto aos direitos , e intereſſes do Segurado , relativos á ſua indemnização , no caſo de ſiniſtro ; e a Apolice do Seguro , ainda que válida na

epo-

epoca do contrato, estorna-se, e dissolve-se, como se nunca existíra.

Em todos os casos de alteração, e rompimento de viagem tem lugar quatro regras capitaes, adoptadas nos Regulamentos maritimos das Nações as mais Commerciantes.

1. Ha *estorno total* da Apolice, ou dissolução do contrato do Seguro, todas as vezes que se mostra, que a cousa segurada, ou o Navio, e Embarcação, sobre que se pertendia correr a aventura, não fora exposta aos riscos maritimos, e sorte da navegação, precisamente na viagem declarada na Apolice, e isto por conta do Proprietario que deo a ordem para o Seguro, ou o ratificou em tempo; de sorte, que acontecendo o sinistro, o Segurado por si, ou seus representantes, não tem direito de exigir do Segurador a menor indemnização, nem este de demandar, ou reter o premio estipulado, ainda que já o tivesse recebido.

2. Ha *estorno parcial* da Apolice todas as vezes que se mostra, que a cousa segurada não tinha o valor alli perfixo, ou que não forão embarcados e expostos á sorte da navegação, no Navio em que se pertendia correr os riscos, todos os effeitos para elle destinados, e que erão antes o objecto da mesma Apolice; ou que tendo sido seguros em differentes Apolices, com tudo o seu real valor não preenche; ou abrange a nominal importancia das mesmas Apolices, collectivamente tomadas. Nestes casos subsiste o Seguro tão sómente até a concurrencia do verdadeiro valor, que a cousa segurada tinha por commum estimação da Praça, antes do principio dos riscos; e em consequencia, se o Seguro foi feito *por huma só Apolice*, dissolve-se em parte, e subsiste na outra, que teve por base materia legitima do contrato, e objecto fysico existente no Navio, exposto á fortuna do mar; e se *por mais Apolices*, ca-

duca em todo ou em parte, á proporção que he distituido de substancial alimento dos riscos, ou aviventado por alguma, posto que diminuta, parte delles: com a differença porém, que *sendo as Apolices de distinctas datas*, só tem vigor as primeiras na fórma dita; e os respectivos Seguradores são os unicos que respondem pela perda, e tem titulo á percepção do premio; ficando os das posteriores sem algum detrimento, ou beneficio do contrato; mas sendo todas da mesma data, entrão tambem todos em rateio, no damno, ou lucro, proporcionalmente ás sommas que segurárão.

3. Nos casos de estorno por alteração, e rompimento de viagem, *ainda por facto do Segurado, seus Correspondentes, e Prepostos*, sempre he devido ao Segurador meio por cento da importancia segurada, com as despezas da corretagem, e casa do Seguro. O que tambem tem lugar, quando o estorno procede de qualquer outra causa, *sem fraude* do Segurado, ou das pessoas, que authorizou para o Seguro.

4. O Segurador tem direito á totalidade do premio, huma vez que os riscos começárão a correr por sua conta, segundo os termos da Apolice, ou uso da Praça, em que se fez o Seguro, ainda que em hum momento depois houvesse, sem consentimento dos mesmos, *Variação* da especifica viagem, e identico Navio, que se tinha designado na Apolice, ou cessassem de todo os riscos, ou se encurtasse por qualquer causa o tempo delles.

A Primeira regra he derivada das Ordenanças da Marinha de França, Titulo dos Seguros, Artigos seguintes.

Art. XXXVII. „ Se a viagem he inteiramente „ rompida antes da partida do Navio, *ainda por fa-* „ *cto dos Segurados*, o Seguro ficará absolutamente „ nullo, e o Segurador restituirá o premio, a reserva „ de meio por cento. „ Art.

Art. XXXII. „ Se o Seguro he feito divididamente ſobre muitos Navios deſignados na Apolice, „ e a carga inteira for poſta ſobre hum ſómente, o „ Segurador não correrá mais do que o riſco da ſomma que tiver ſegurado ſobre o Navio que recebeſſe „ a carregação, ainda quando todos os outros Navios „ deſignados vieſſem a perecer; e reſtituirá o premio „ do exceſſo (do valor correſpondente ao deſtinado „ áquelle Navio) a reſerva do meio por cento. „

Art. XXIII. „ Se ſe acha huma Apolice ſem fraude, que exceda o valor dos effeitos carregados, ella ſubſiſtirá até a concurrencia de ſua eſtimação; e „ no caſo de perda, os Seguradores ſerão obrigados a „ pagalla cada hum á proporção das ſommas por elles ſeguradas, como tambem a retornarem o premio „ do exceſſo, a reſerva do meio por cento. „

Art. XXIV. „ E ſe ha muitas Apolices tambem „ feitas ſem fraude, e a primeira cubrir o valor dos „ effeitos carregados, ella ſubſiſtirá unicamente; e os „ outros Seguradores ſahiráõ do Seguro, e retornaráõ „ o premio, a reſerva do meio por cento. „

Art. XXV. „ No caſo que a primeira Apolice não „ ſuba ao valor dos effeitos carregados, os Seguradores da ſegunda reſponderáõ pelo exceſſo; e ſe ha effeitos carregados, que preenchão o conteudo nos Seguros, acontecendo perda de alguma parto, ella ſerá paga pelos Seguradores alli nomeados, proporcionalmente ao reſpectivo intereſſe. „

Art. XXVII. „ Se a mudança de derrota, de viagem, ou de Navio, acontece por ordem do Segurado, *ſem o conſentimento dos Seguradores*, eſtes ſerão deſcarregados dos riſcos: o que terá igualmente „ lugar em todas as outras perdas, e perjuizos que „ acontecerem, *pelo facto*, ou *falta dos Segurados*, ſem que os Seguradores ſejão obrigados a re-

" tornar o premio, *se elles tem começado a correr os*
" *riscos.* "

A primeira Regra funda-se na natureza do contrato; pois elle não he mais do que huma Convenção de risco, e de indemnidade; e por isso os riscos maritimos constituem a sua essencia; a cousa segurada fórma a materia, e alimento dos riscos; e a prompta satisfação da perda he o fim, e intenção das partes.

Do que se deduz, que posto o Seguro fosse devidamente feito, com tudo, se houve rompimento de viagem, ou sobreveio outro accidente, donde resultasse não serem os bens segurados expostos á sorte, e riscos da navegação, por conta de quem requereo o Seguro, ou pela de seu Correspondente, que desse a ordem, ou ratificasse o contrato em tempo opportuno, isto he, pendendo os riscos, e ignorando-se o estado da aventura maritima, e isto no identico Navio, e para a especifica viagem designada na Apolice, a Convenção caduca por falta de substancia, ou base que a sustenha; e o Segurador em consequencia fica immediatamente descarregado da sua responsabilidade. Pelo que, em taes casos, acontecendo a perda, o Segurado não tem direito á indemnização; e se a requer, o Segurador póde repellillo com a excepção de dolo; oppondo-lhe, que sendo a indemnização correlativa á perda, não lhe he licito em boa fé exigir que se lhe componha o perjuizo, não tendo aliàs no Navio declarado na Apolice soffrido algum damno de propriedade, de sua conta, que ahi houvesse segurado. E para a reciprocidade do contrato, chegando aquelle Navio a salvamento, ou dando-se-lhe destino differente antes de começada a viagem, o Segurador não tem direito, e titulo algum ao premio estipulado, a reserva de meio por cento na fórma da terceira Regra, pelos justos motivos que logo diremos.

Ain-

Ainda que a dita alteração, e rompimento de viagem, antes de fazer-se á véla o Navio, sobre que se tomou o Seguro, procedesse de facto do mesmo Proprietario, seus Correspondentes, e Prepostos, sem consentimento do Segurador; subsiste com tudo aquella regra em seu vigor; porque, segundo bem adverte Pothier num. 179, e 183, posto a obrigação de pagar tenha sido contrahida pura, e simplesmente, com tudo, como o premio he o preço dos riscos, que devem correr os Seguradores, não póde dever-se tal preço, quando os Seguradores não corrêrão sorte alguma de perigos da navegação no objecto segurado: e por isso a obrigação de pagar o premio involve por sua natureza a condição tacita, *se os Seguradores correrem os riscos.*

Esta doutrina he estabelecida pelo uso actual das principaes Praças da Europa; e até em Inglaterra não admitte dúvida, posto que ahi não haja Lei positiva a esse respeito. (1) Ella parece á primeira vista ter alguma incoherencia, e dar evidente avantagem ao Segurado sobre o Segurador; porque este, depois de firmar o trato com a assignatura da Apolice, não póde, antes de cessarem os riscos, resilir delle, ou distratar o ajuste, sem consentimento do Segurado; e não assentindo este, não lhe resta outro recurso mais do que fazer resegurar-se, se entende ser de seu interesse; ao mesmo tempo que o Segurado póde indirectamente destruir o Seguro, sem consentimento do Segurador, rompendo a viagem projectada, e não carregando effeitos de sua conta no Navio designado na Apolice. Na verdade, não sendo licito ao Segurador sahir a seu arbitrio do contrato que ultimou, repugna ás communs, e obvias regras de todas as convenções civís, que o

Se-

(1) Allan Park Cap. 19. pag. 372.

Segurado tenha a liberdade de desfazer a propria obrigação pelo seu mesmo facto, ou pelo dos seus Correspondentes, e Prepostos, privando o Segurador da expectativa do ganho, e beneficio do Seguro, sem consultar para isso o seu consentimento, sendo aliàs de parte interessada, que adquirio hum direito certo á inviolabilidade da transacção.

Mas o contrato do Seguro, pela singularidade da sua natureza, soffre essa apparente anomalia, sem diminuir a firmeza da sobredita regra: pois aquella desigualdade de condição dos contrahentes he huma consequencia natural, e necessaria da essencia de semelhante convenção, que he rigorosamente condicional, e incapaz de subsistir sem os riscos maritimos, do modo que deixamos exposto.

Ainda he de advertir-se, que não só se estorna o Seguro, quando pelo facto do Segurado, ou pelo de seus Correspondentes, e Agentes não foi a cousa segurada exposta aos riscos, no Navio, e viagem designada na Apolice, senão tambem, quando supposto o mesmo Segurado tivesse nesse Navio propriedade, ou effeitos de sua conta, não erão com tudo os indenticos que alli se declarárão em quantidade, qualidade, marca, e outras notas individuaes; pois (a não haver-se na Apolice indicado a cousa segurada pela designação generica de *Mercadorias*, *Carregação*, ou outro termo semelhante) não póde quem requereo o Seguro substituir outros a seu arbitrio, variando o especifico objecto do contrato; e acontecendo a perda, o Segurador tem direito de recusar a indemnização, oppondo que entendia correr os riscos exclusivamente nos effeitos demonstrados na Minuta do Seguro, incorporada na Apolice. E na verdade a boa ordem do Commercio, e a prevenção das fraudes exige, que o instrumento de hum tal contrato se interprete ao rigor da letra, sem se admit-

mittir alteração de ſuas clauſulas, não ſó para equivalente, mas nem ainda para o que parece diminuir o riſco.

Quando o Seguro he feito *ſobre o corpo, e faculdades do Navio*, iſto he, ſobre o caſco, e carga, os effeitos, ou mercadorias quaeſquer exiſtentes a bordo, fórmão com o fundo, e apparelhos do meſmo Navio huma ſó maſſa, como diſſemos na primeira Parte, Capitulo XV. Neſte caſo, ſe o Segurado não carregou mercadoria alguma de ſua conta em tal Navio, e com tudo o intereſſe que tinha ſobre o caſco, preenchia a inteira ſomma que tinha feito ſegurar, a Apolice ſubſiſte; por eſtar a obrigação dos Seguradores ſolidariamente incorporada ſobre hum, e outro objecto.

Porém ſe he feito aquelle Seguro por differentes Apolices, ora conjuncta, ora divididamente, ſobre o corpo, e faculdades, deve-ſe attender á aſſima propoſta ſegunda regra; de maneira, que ſó ſe podem conſiderar válidas as meſmas Apolices, até onde a importancia que nellas ſe declara, abraça o real intereſſe do Segurado; e no mais caducão por falta dos riſcos, e de materia legitima ſobre que recaião.

A ſegunda Regra do *eſtorno parcial* do Seguro, quando o real valor da couſa ſegurada, por huma, ou mais Apolices, he menor do que a importancia declarada por quem requereo o Seguro, funda-ſe em juſtiça clariſſima, derivada como immediato corollario da primeira Regra; (1) porque, não exiſtindo riſco algum, quanto ao excedente do dito valor, he evidente que o contrato ſó póde ſubſiſtir até á concurrencia daquelle, que a couſa ſegurada tinha, ou lhe houveſſe accreſcido, por commum eſtimação da Praça, antes da epoca em que começárão a correr os riſcos por conta do Segurador.

Por

(1) Emerig. Cap. 16. Sec. 4.

Por identidade de razão tem lugar a mesma doutrina, se a cousa segurada, posto ao tempo da assignatura da Apolice tivesse o valor nella declarado, com tudo, por qualquer causa que seja, não foi exposta aos riscos no Navio, e viagem, que era o objecto do Seguro, por conta do respectivo Proprietario, *na totalidade* que antes se destinava; e he fóra de dúvida, que em tal caso o Seguro se manterá tão sómente na parte dos effeitos effectivamente carregados a bordo, e se desvanece na outra, em que não encontra solido alimento aos riscos.

Sendo o Seguro feito por mais Apolices de differentes datas, subsistindo tão sómente a primeira, ou primeiras, até onde se achão cubertas com o real valor do objecto do mesmo Seguro pertencente ao Segurado, os Seguradores das ultimas de necessidade sahem do contrato, por não terem materia que segurem, estando absorvida pelas antecedentes toda quanta havia, e fora exposta aos riscos: ao que he consequente, que só os primeiros Seguradores respondão pela perda, e percebão exclusivamente o beneficio do contrato, proporcionalmente ao interesse que segurárão, até á concurrencia do valor real que se arriscárão a perder; devendo os ultimos retornar o premio em todo, ou em parte ao Segurado, segundo for total, ou parcial o estorno das respectivas Apolices.

Sendo porém, no caso de que se trata, as Apolices da mesma data, todos os Seguradores são constituidos em igualdade de direito para a perda, e ganho, isto he, para prestarem a indemnização, e se embolsarem do premio, á proporção das sommas que segurárão, rateando-se pela mesma, assim o damno, como o beneficio da subsistencia, e estorno parcial do contrato. Este concurso, e rateio se deve regular pelo cálculo que indica Emerig. no Cap. XVI. Sec. 5. e Cap. XVII. Sec. 13. e 14.

A terceira Regra de vencer o Segurador meio por cento, em todo o caſo, em que ſe eſtorna a Apolice, *ſem fraude* do Segurado, funda-ſe em boa razão; porque ſe o eſtorno procedeo de facto do meſmo Segurado, ſeus Correſpondentes, e Prepoſtos, he juſto que elle não poſſa impunemente diſſolver os vinculos da propria obrigação aliàs válida; e deve por tanto ſoffrer aquelle deſembolſo, como em pena da ſua negligencia, precipitação, ou inconſtancia, nos projectos, e operações de Commercio, que involvem intereſſes, e direitos de terceiros; o que he applicavel ás peſſoas que authorizou, e deo credito. E ainda que o eſtorno derivaſſe de outras cauſas independentes da vontade do Segurado, ſempre ſe conſidera devido ao Segurador aquelle meio por cento; não ſó como honeſta, e modica retribuição mercantil, pelo trabalho, e moleſtia de fazer em ſeus livros os neceſſarios aſſentos das tranſacções do Seguro, ſenão tambem como rigoroſa, e indiſpenſavel compenſação, e indemnidade da tortura de eſpirito, tão natural aos que tomão ſobre ſi os riſcos dos cabedaes alheios, e tem razão de ſuppôr eſtarem ainda pendentes: tanto mais que eſſa perſuasão, e anciedade ſubminiſtra aos Seguradores cordatos racionavel motivo de recuſarem eſperançoſos Seguros, no prudente receio de ſe expôrem a perdas ſuperiores á ſua reſponſabilidade; quando aliàs ſe abalançarião a tomallos, ſe ſenão conſideraſſem ſobre carregados das antecedentes Apolices, que preſumião permanecer em força.

Quanto ás deſpezas da Corretagem, e da Caſa dos Seguros, ſendo rigoroſos ſalarios de Officiaes publicos, onde a ſua intervenção ſe faz neceſſaria, ſegundo a Policia do paiz, he inqueſtionavel, que o Segurado, em todo o caſo, as deve pagar.

(1) Emerig. Cap. 16. Sec. 6.

A quarta Regra he de justiça igualmente manifesta; porque podendo acontecer a perda hum momento depois de começarem a correr os riscos por conta do Segurador, e sendo este em consequencia responsavel ao Segurado pela totalidade della, segundo os termos da Apolice, pede a reciprocidade de direito, que adquira tambem irrevocavelmente a totalidade do premio estipulado, logo que se expoz á sorte da navegação no especifico Navio, e viagem segurada.

Esta Regra tem tres limitações. A primeira limitação, he quando se ajustou o premio a hum tanto por dias, ou mezes, que durar a viagem, sem se lhe fixar termo: he claro que o premio assim estipulado não póde ser devido senão com exacta proporção do tempo, que durar a viagem; tal sendo a evidente intenção das partes.

A segunda limitação tem lugar, quando se faz o ajuste do premio collectivamente *por viagem de ida, e volta*, (a que chamão os Nauticos *viagem redonda*), e pela qual se paga hum só premio, que se denomina *premio ligado*: neste caso se o Navio, chegando ao porto do destino, não he expedido para a viagem de retorno ao porto donde sahíra, he de razão, que diminuindo-se tão consideravelmente os riscos dos Seguradores, não possão estes pertender a totalidade do premio, mas só ametade do mesmo, estornada a Apolice na parte respectiva á meia viagem de volta, que se não fez, considerando-se por via de regra iguaes os riscos, assim da ida, como do retorno do mesmo Navio, salvo o uso da Praça; retendo todavia os Seguradores o meio por cento do estilo, pela parte do Seguro, que ficou sem effeito.

Esta limitação admitte duas excepções: 1.ª Se o Navio se perdeo, ou foi aprezado na viagem de sahida; porque pela perda, ou preza, o contrato do Segu-

ro tem recebido a ſua conſummação, verificada a condição, que conſtituio os Seguradores em reſponſabilidade de toda a real importancia ſegurada; e pois em tal caſo eſtão na rigoroſa obrigação de preſtarem inteira indemnidade, juſto he que tambem percebão a totalidade do premio: 2.ª Se tendo o Seguro ſido feito ſobre mercadorias de viagem de ida a algum porto, ou portos, e que devem ſer ſubſtituidas por outras para viagem de retorno, não forão eſtas effectivamente carregadas por conta do Segurado, no Navio ſobre que ſe tomou o Seguro, ou n'outro ſubrogado em ſeu lugar, ſegundo os termos da Apolice; ou ſe forão carregadas algumas, com tudo, a ſua importancia não chega ao valor da carregação de ida: neſte caſo he evidente, que o Segurador pela natureza do contrato, não tem direito ſenão ámetade do premio da viagem de ida; e quanto á viagem de volta, ſó deve perceber a parte do premio proporcional á importancia do retorno, eſtornada a Apolice na meſma proporção, ſegundo encontra, ou não, legitimo alimento aos riſcos.

A terceira limitação da ſobredita quarta Regra he, ſe o Segurador fallio pendendo os riſcos; porque neſte caſo, achando-ſe o Segurado em nenhuma ſegurança, tem direito ou de eſtornar a Apolice inteiramente, para diligenciar o ſegurar-ſe (ſe julgar convirlhe) com outros Seguradores, que eſtejão em credito; ou de compellir ao Segurador fallido, ou aos Adminiſtradores de ſua caſa, que lhe preſtem caução idonea; porém preſtada eſta, o contrato do Seguro fica em ſeu vigor.

Queſtiona-ſe, ſe tem lugar o eſtorno da Apolice, quando o Segurado vende, ou traſpaſſa de qualquer modo a outro, a couſa de que tinha requerido o Seguro? Emerigon ſuſtenta que não; com tanto que a venda, e traſpaſſo ſeja legitimo, e em boa fé, de ſorte,

que se não aggravem os riscos do Segurador pela qualidade da pessoa, como v. g. se fosse subdito de potencia inimiga, ou belligerante, e outrosim seja cedida a Apolice áquelle a quem se traspassou a cousa segurada; pois neste caso o comprador, alienatario, ou cessionario, representa a pessoa do vendedor, alheiante, e cedente, e lhe he subrogado de pleno direito, e póde em consequencia, munido da dita Apolice, com o respectivo *Pertence* no Conhecimento dos effeitos segurados, ou outro titulo, e instrumento da legitimidade do traspasso, exigir do Segurador a indemnização, no caso do sinistro, bem como se fosse o portador de huma Letra de Cambio, pagavel á ordem.

Nem o Segurador lhe póde recusar o pagamento, com o pretexto de não ser a propria pessoa com quem tratára; porque tendo o Seguro sido feito em regra, e a cousa segurada sido exposta aos riscos na fórma da Apolice, he claro verificar-se tudo quanto he necessario para a firmeza do contrato; e não se alterando pelo traspasso a condição do Segurador, he sofistica, e inadmissivel toda a tergiversação, com que pertenda illudir a força da sua obrigação, oppondo ao Cessionario, apresentador da Apolice, e Conhecimento cedido, á excepção de dominio; por ser esta excepção improcedente, quando se demanda alguma cousa em virtude de contrato válido.

He tambem questão, se tem lugar o estorno, ou rescisão do Seguro, com o pretexto de ter havido lesão no premio. (1) Alguns Authores o affirmão pela regra geral da igualdade, que deve sempre reinar nas Convenções civís. Porém Pothier, e Valin ao Artigo III das Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, sustenta o contrario; e Emerigon adopta o mes-

(1) Emerig. Cap. 1. Sec. 5. §. 3.

meſmo ſentimento, com tanto que não haja dolo nos Seguradores, attendida a incerteza dos acontecimentos maritimos, relativamente a ambas as partes, e a variedade incalculavel de circumſtancias, que na epoca do contrato influem no juizo, que os meſmos Seguradores fazem, dos riſcos *effectivos*, ou *putativos*, que tem de correr; o que tambem muito depende da magnanimidade, opulencia, e caracter peſſoal de cada hum dos ditos, e não he por conſequencia reductivel a regra fixa.

Os preços das couſas viſiveis, que ſe comprão, e vendem, tem por natural medida a commum eſtimação que dellas fazem os que tratão ſobre as meſmas, ou conhecem as ſuas qualidades, uſos, e circumſtancias locaes, e temporarias, que lhes augmentão o valor: mas *nos contratos aleatorios*, como por exemplo, quando ſe compra o lanço da rede, o bilhete de Loteria, em que entra eſſencialmente huma eſpecie de hazar, e ſorte de jogo, he evidente que não póde haver regra, que limite o arbitrio, ou eſpeculação dos Contrahentes. Ora a eſta claſſe de contratos pertence inconteſtavelmente o dos Seguros, em que os riſcos da perda são mais multiplicados; e a eſtimação do ſeu preço, funda-ſe muitas vezes mais nos panicos temores dos Contrahentes, e quimericas idéas, que fórmão da ſua exiſtencia, e extensão, do que da realidade dos perigos maritimos; como principalmente acontece nos Seguros ſobre boa, ou má nova.

E demais, como ſe póde calcular a inconſtancia das ondas, (1) appreciar o furor dos elementos, medir o impeto das tempeſtades, fixar a incerteza dos ſucceſſos, e determinar o reſultado dos perigos, aos quaes a navegação he expoſta, e em huma palavra, profundar

(1) Emerig. Cap. 19. Sec. 16. §. 7.

dar o impenetravel myſterio da navegação, e os abyſmos do Oceano, cuja ſciencia ſó pertence ao que deo gravidade aos ventos, e pezou as aguas na balança? *Qui fecit ventis pondus, & aquas appendit in menſura.* Job Cap. XXVIII. verſ. 25.

Não obſtante porém eſtas obſervações, he de notar, que nos caſos ordinarios nenhum Segurador cordato póde com juſtiça, e boa fé, prevalecer-ſe da ſinceridade, ou ſimpleza de algum Segurado, para lhe extorquir premios deſmedidos contra o juizo geral da Praça, ſobre certa aventura, ou navegação determinada; porque os perigos communs de qualquer viagem, ſegundo os tempos, e lugares, ſendo conhecidos, e calculados anteriormente com aquelle gráo de probabilidade, que ſoffrem os ſucceſſos humanos, e a regularidade periodica das operações da natureza, he ſem dúvida, que tambem são ſuſceptiveis de certa medida moral, a que toda a peſſoa racionavel ſe deve ſujeitar; muito principalmente no contrato do Seguro, onde cumpre que a boa fé reluza com o maior explendor. Porém em tempo de guerra, ou ſobrevindo más novas de viagem longa, frequencia de prezas, tempeſtades, ou outros acontecimentos extraordinarios, exaltados então ſem medida os receios publicos, he evidente, que o ajuſte do premio já mais ſe póde conſiderar leſivo; e neſta parte juſtamente procede o parecer dos Eſcritores ſobreditos.

CA-

CAPITULO XI.

Da Deviação.

D*Eviação*, (1) ou desvio maritimo, que tambem se diz mudança de derrota, he o voluntario desvairamento, que faz o Navio sem necessidade, ou racionavel causa do ordinario, e regular curso da especifica viagem segurada. (2) Distingue-se do *rompimento de viagem*; porque este he hum facto acontecido em terra, antes que a cousa segurada seja exposta aos riscos maritimos: *Deviação* porém he pela maior parte huma resolução tomada no mar, sem consentimento do Segurador, seja em consequencia de instrucções, ordens, e colloio secreto do Proprietario, ou Carregador com o Capitão, seja por má conducta, fraude, ou barataria do mesmo Capitão, que leva o Navio por aquelles rumos, e a portos que não deve, contra o primitivo destino da viagem declarada na Apolice. Além disto, no rompimento de viagem, rescinde-se, e estorna-se o Seguro, ficando o Segurador sem direito no premio, retendo só meio por cento: na deviação porém, vence este todo o premio estipulado, visto haver começado a correr os riscos, e não ter estado de sua parte o não concluir-se a viagem pelo modo com que se havia ajustado o Seguro.

Co-

(1) Usaremos daqui em diante da palavra *Deviação*, por ser mais simples, e estar adoptada como termo technico em materia dos Seguros pelos Authores Inglezes, que em questões de Commercio devem ter huma authoridade preponderante.

(2) Allan Park Cap. 17. John Millar Part. 2. Sec. 1. pag. 383. e seg. Wesket verb. *Deviation*, *alteration*. Emerig. Cap. 13. Sec. 14. e seg.

Como esta materia he connexa com a do estorno, e nullidade da Apolice pela fraude do Segurado, falta do cumprimento das garantias, e barataria do Patrão, de que tratámos em diversos Capitulos, he preciso combinar a doutrina deste com a que alli expomos, por serem essencialmente connexas.

Ainda que em todas as Apolices se declare, entre os riscos que os Seguradores a si tomão, o de mudança, de derrota, de viagem, de Navio; com tudo, em geral intelligencia mercantil, e segundo a natureza do contrato do Seguro, só se entende esta clausula a respeito das mudanças forçosas, acontecidas por fortuna do mar, e não as voluntarias, por facto do Segurado, ou do Capitão do Navio. (1) Por isso, ainda que no Artigo XXVI das Ordenanças de Marinha tambem se enumerem aquellas mudanças entre os riscos, e perdas maritimas, que são a cargo dos Seguradores, com tudo, conforme nota Valin no seu Commentario a este Artigo, só tem lugar, quando se fazem por causa justa, e necessaria; como por exemplo, por evitar naufragio, encalhe, cahir no poder de inimigos, ou piratas; ou se prolongando-se a viagem por ventos contrarios, correntezas, tempestades, ou outro accidente, o Navio fosse incommodado pelos golpes de mar, ou faltassem mantimentos, que por isso o Capitão se reduzisse á necessidade de fazer arribada para o devido reparo, e fornecimento de viveres, a fim de pôr-se o mesmo Navio em estado de proseguir, e ultimar, sendo possivel, a viagem destinada; antes nestes casos o Capitão, precedendo conselho dos Officiaes, e Equipagem, deve fazer a mesma arribada, e mudar de derrota para salvação commum, em que os Seguradores tambem interessão, ficando á cargo destes as despezas do

(1) Emerig. Cap. 13. Sec. 15. Pothier num. 74.

do concerto, comedorias da tripulação, e mais custos que dahi resultarem, e até o damno da declaração da innavegabilidade, como diremos, tratando das avarias. He porém da obrigação do mesmo Capitão, logo que chegar ao porto d'arribada, *fazer o seu Consulado em fórma*.

As Ordenanças de Marinha de França, Titulo dos Seguros, derão sobre esta materia as providencias as mais adequadas, como se vê dos Artigos seguintes.

Art. XXVII. „ Se a mudança de derrota, de via-„ gem, e de Navio, acontece por ordem do Segura-„ do, sem consentimento dos Seguradores, elles serão „ desencarregados dos riscos; o que terá igualmente lu-„ gar em todas as outras perdas, e perjuizos, que „ acontecerem *por facto, ou falta dos Segurados*, sem „ que os Seguradores sejão obrigados a restituir o pre-„ mio, se elles tem começado a correr os riscos. „

Art. XXXIII. „ Quando os Mestres, e Patrões ti-„ verem a liberdade de tocar a differentes portos, ou „ escalas, os Seguradores não correráõ os riscos dos „ effeitos que estiverem em terra, ainda que destina-„ dos para a carregação que tiverem segurado, posto „ haja Navio no porto para a tomar, senão ha sobre „ isso expressa convenção na Apolice. „

Art. XXXIV. „ Se o Seguro he feito por tempo „ limitado, sem designação da viagem, o Segurador „ será livre depois da expiração do termo, e poderá „ o Segurado fazer segurar o novo risco.

Art. XXXV. „ Mas se a viagem he designada na „ Apolice, o Segurador correrá os riscos da viagem „ inteira; com a condição porém de que, se a sua du-„ ração exceder o tempo limitado, o premio será ac-„ crescentado á proporção, sem que o Segurador seja „ obrigado a restituir parte alguma delle, se a viagem „ durar menos. „

Art. XXXVI. „ Os Seguradores ferão defencarrega-
„ dos dos rifcos, e não deixaráõ deganhar o premio,
„ fe o Segurado, fem o feu confentimento, envia o
„ Navio a hum lugar mais remoto, que o defignado
„ na Apolice, ainda que feja na mefma derrota; mas
„ o Seguro terá feu pleno effeito, fe a viagem for ab-
„ breviada. „

Art. XXXVII. „ Se ha inteiro rompimento de via-
„ gem antes da partida do Navio, ainda por facto
„ dos Segurados, o Seguro ficará igualmente nullo, e
„ o Segurador reftituirá o premio, a referva de meio por
„ cento. „

Nefta legislação he fubftancialmente comprehendida toda a doutrina da Deviação. Indicaremos por tanto unicamente algumas obfervações, que nefta materia fazem os Authores Inglezes, reportando-fe ás Decisões dos Tribunaes de Londres, onde efta materia tem fido difcutida com a maior exacção, e profundidade. Defde o momento que acontece a Deviação, ella faz caducar o Seguro, e defcarrega o Segurador de toda a refponfabilidade, fem com tudo obrigallo ao retorno do premio, vifto haver principiado a correr os rifcos; falvo a ter havido na Apolice claufula de poder o Navio *ir, e tocar a quaefquer portos*, fóra da linha da viagem, e derrota ordinaria, ainda que nefte mefmo cafo efta liberdade não deve fer indefinida, que firva de pretexto a abufos, e perjuizo do Segurador, contra a evidente intenção das partes; porque as palavras da Apolice, por mais vagas que fejão, não podem operar efte effeito; não fó porque em Direito civil são nullos os pactos, que provocão a delinquir, como bem nota Mr. Wesket verb. *Deviation*, fundado na Lei 5. Dig. *de pactis dotalibus*, fenão tambem porque, fendo o Seguro hum contrato de boa fé, admittem as palavras huma interpretação, que não feja repugnante á equi-

equidade natural. Pelo que a ſobredita clauſula ſó dá direito ao Capitão do Navio de tocar, ou arribar aos portos intermediarios dos dous pontos extremos da linha da viagem, iſto he, do porto da ſahida ao do deſtino; (1) mas não de prolongar eſta viagem, além do termo, e plano projectado, ou fóra do uſo geralmente recebido, como nas viagens do Levante, Coſtas do Malabar, e outras, que, ſegundo o eſtilo, são de cabotagem, e caravana, e a liberdade de fazer eſcala, faz parte integrante das meſmas.

Eſta doutrina he racionavel, fundada na natureza, e fim do contrato; porque devendo-ſe declarar na Apolice o lugar da partida, e o do deſtino do Navio, ſegue-ſe neceſſariamente, como condição virtual, e implicita, que o meſmo Navio haja de ſeguir a ſua viagem pelo mais direito curſo, que a natureza das couſas permittir, a fim de chegar ao lugar deſtinado com a maior brevidade, e ſegurança poſſivel. Se o Segurado não moſtra cumprida eſta condição, ainda que ſemelhante falta procedeſſe por culpa do Capitão, o Segurador não póde ſer obrigado a perſeverar ſujeito a reſponder pela perda; pois do contrario deſtruir-ſe-hia a igualdade que deve haver na condição dos Contrahentes. Se acontece a Deviação, os riſcos ou varião, ou prolongão-ſe; e a viagem do Navio vem a ſer diſtincta daquella viagem ſegurada, que o Segurador unicamente tinha em viſta, quando ſe preſtou á aſſignatura da Apolice. Seria pois abſurdo conſtrangello a reſponder por aquillo a que não deo conſentimento.

He indifferente ſe o damno foi, ou não, conſequencia da Deviação; porque os Seguradores não são, em nenhum caſo, reſponſaveis pela ſubſequente perda, em

(1) Baldaſſeroni Part. 4. tit. 6. §. 9. e ſeg. Emerig. Cap. 13. Sec. 6. e 16.

em qualquer lugar, e tempo que aconteça, e qualquer que ſeja a cauſa a que ella ſe attribua. Por exemplo, ſuccedendo a Deviação, ſe o Navio (ainda depois tornando a ſeguir a linha da viagem deſtinada) foi aprezado, fez naufragio, ou ſoffreo outro accidente de fortuna do mar, os Seguradores são deſencarregados de toda a reſponſabilidade; nem deve o Segurado ſer attendido com o pretexto de que a perda não procedêra da Deviação, mas de diverſo ſiniſtro; porque huma vez alterados os termos da Apolice, céſſa immediatamente a obrigação dos Seguradores, e todos os riſcos ficão-lhe ſendo extranhos.

A Deviação verifica-ſe não ſó quando o Navio ſe aparta da linha da viagem, e derrota ordinaria, qual ſegundo as regras da Arte, deveria ſeguir, ſenão tambem quando, devendo navegar debaixo de protecção de Comboy, dado pelo Governo, ſe deſvaira do rumo, e inſtrucções do Regimento, que o Capitão recebeo para eſſe effeito; ſe aliàs o deſvairamento não procedeo de neceſſidade, como v. g. tempeſtade, ou outro accidente inevitavel.

He Deviação não ſó quando o Navio arriba, ou toca a portos intermediarios, ou mais alongados da linha da viagem ſegurada, ſem ter para iſſo poderes na Apolice, ſenão tambem quando faz navegação retrograda, tornando a entrar, ſem juſta cauſa, para o porto donde partíra.

He tambem Deviação, quando dirigindo-ſe hum Navio para algum lugar de Continente, ou Ilha, que tenha mais de hum porto, enſeada, ou bahia, e o Capitão o conduz para aquelle porto, que não he o do coſtume do Commercio.

Quando a Deviação he procedida de juſta cauſa, e neceſſidade abſoluta, o Segurador continúa a ſer obrigado, poſto ſe altere o curſo da viagem, ſem embar-

go.

go de não ter dado na Apolice liberdade, e poderes para mudanças de derrota, e arribadas. Aquellas circumſtancias verificão-ſe nos caſos já aſſima indicados, de temor de ſubmersão, ou naufragio do Navio, ou de cahir no poder de inimigos, e piratas, e bem aſſim havendo levantamento de Equipagem, que force o Capitão a ſeguir differente rumo, ou entrar em porto diverſo do deſtino. He evidente, que neſtes caſos, e outros ſemelhantes, a Deviação, e damno que della reſulta, procede de força maior, e fortuna do mar, que entra na generalidade dos riſcos, que são a cargo dos Seguradores.

Pela meſma razão não he imputavel a Deviação, e ſubſiſte a Apolice, quando o Navio, que tinha obrigação de partir em Comboy, e navegar debaixo da ſua protecção, he apartado delle por temporal, tufão, nevoeiro, ou outra cauſa de igual effeito, ſe aliàs fez depois os poſſiveis esforços para ſe incorporar ao meſmo.

Quando o Capitão em lugar de ſeguir viagem pelo curſo ordinario, não tendo neceſſidade de navegar em Comboy por ordem do Governo, com tudo, de motu proprio, e em boa fé, dirige-ſe a algum lugar, ou porto intermediario da linha da viagem, a procurar Comboy para proſeguir o ſeu deſtino debaixo da protecção delle, ſem outro motivo, ou deſignio mais do que a maior ſegurança do Navio, não ſe conſidera em tal caſo haver Deviação para o effeito de deſobrigar os Seguradores; pois ſemelhante cautela, ſendo em evidente beneficio dos meſmos, não deſtroe o vigor da Apolice; preſumindo o Direito que todos conſentem, e approvão o que faz a bem de ſeus intereſſes.

Em todos os caſos de Deviação, ſem culpa, ou conſentimento do Segurado, os Seguradores são reſponſaveis pela perda, ſe na Apolice ſe encarregárão da barataria do Patrão.

CA-

CAPITULO XII.

Da mudança do Navio.

A Mudança de Navio, commummente chamada mudança de fundo, he huma das causas, pelas quaes o Seguro se estorna, e annulla, ainda que ao principio fosse subsistente. (1) A razão he plana; porque he essencialmente requerido nas Apolices ordinarias, que o Segurado declare o especifico Navio, ou Embarcação, sobre que o Segurador tem de correr os riscos. Do que se deduz, que em taes Apolices entra como huma condição virtual, e implicita, que não será substituido outro Navio em lugar do declarado, nem antes de começar a viagem, nem no curso da mesma, sem consentimento dos Seguradores, ou sem justa causa, e necessidade inevitavel: tanto mais que a mudança do Navio he huma circumstancia substancial, que muito influe no risco; pois he evidente, que hum Navio póde ser mais forte, e mais capaz que outro para resistir aos perigos do mar, e bem assim mais veleiro, e por consequencia mais habil para escapar da perseguição, e ataque do inimigo.

Ainda que a mudança do Navio seja para outro notoriamente melhor, nem por isso deixa de caducar a Apolice, e serem os Seguradores desencarregados de toda a responsabilidade. Porque esta especie de contrato exige a mais estreita adherencia aos termos da Apolice, e huma exuberancia de boa fé, que exclua a mais leve suspeita de fraude; e por tanto não he admissivel o substituir-se hum Navio por outro, pela razão de ser equivalente, ou melhor; porém he necessario que o con-

(1) Park Cap. 16.

contrato se execute precisamente sobre o mesmo objecto, que as partes tinhão em vista no tempo do ajuste: do contrario, dar-se-hia occasião, e pretexto a mil fraudes em perjuizo dos Seguradores.

Da exposta regra ha as seguintes excepções: (1) A 1.ª he, quando na Apolice he incerta a expressa clausula do Seguro, *sobre Navio*, ou *Navios*; por esta clausula se entende que o Segurador concede ao Segurado a liberdade de fazer as mudanças de casco, que entender convenientes a seu interesse: 2.ª quando sobrevem justa causa, ou inevitavel, e urgente necessidade de semelhante mudança para salvação total, ou parcial das pessoas, e carga do Navio declarado na Apolice, como no caso de fundado temor de preza, submersão, e naufragio; ou acontecendo varação com quebramento, e encalhe, havendo impossibilidade, ou enorme demora, e despeza do concerto no lugar, onde aconteceo o accidente: 3.ª se o Navio no decurso da viagem se constituio em estado de innavegabilidade, que depois em terra fosse como tal qualificada por sentença, sendo procedida de tempestades, bombardeamento, ou outra causa de mera fortuna do mar: 4.ª se o Navio he tomado, e a carregação foi relaxada, ou resgatada: (2) 5.ª se o Navio permanece embargado muito tempo por authoridade superior.

As Ordenanças de Marinha de França Liv. III. tit. 5. dos Fretes, dão huma providencia digna de ser adoptada em todos os paizes, a beneficio da navegação, e dos Seguradores; pois no Artigo XI obrigão ao Capitão, no caso de innavegabilidade, a affretar outro Navio, se o puder achar, para transportar nelle a carga ao porto do destino por conta dos Interessados.

CA-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 16. §. 5. e seg. (2) Ord. Mar. Fr. Tit. dos Seg. Art. 66. e 67.

CAPITULO XIII.

Das Condições expressas do Seguro.

HAvendo nos antecedentes Capitulos considerado as Condições virtuaes, e implicitas da Apolice, e os seus effeitos, examinemos agora a natureza, e objecto das Condições expressas. Chamão-se Condições expressas do Seguro todos os pactos, ou ajustes declarados na Apolice; e estes se entendem ser quaesquer clausulas escritas no branco da mesma, pelas quaes o Segurado, e o Segurador se acordão sobre as suas correspectivas obrigações em determinada aventura maritima, limitando, ampliando, ou ainda derogando as clausulas impressas, segundo julgarem convir a seus interesses. Estas condições podem variar de muitos modos, conforme o arbitrio, e circumstancias dos Contrahentes, ora em favor do Segurador, ora do Segurado.

Condições a favor do Segurador são, v. g. que o Seguro será livre de avaria; que o Navio navegará sempre em Comboy; que o premio se augmentará em certa quantidade, ou proporção, no caso de perder-se o Navio, durar a viagem além de hum tempo determinado, ou romper-se a guerra, que se receava como imminente, &c.

Condições a favor do Segurado são, por exemplo, que subsistirá o Seguro, sem embargo de se mudar de Capitão, de Navio, de viagem, de derrota, fazendo-se escala, subrogando-se huns effeitos a outros; que não se vencerá o premio senão depois de feliz chegada do Navio ao porto do destino; que elle se compensará com a perda depois de liquidada; que será diminuido em certa quantidade, ou proporção, se o Navio fizer só meia viagem, se vier em Comboy, se sobrevier a paz, &c.

Já

Já na Parte primeira destes Elementos, Cap. II. pag. 7. estabelecemos o principio, que o contrato do Seguro admitte todas as condições racionaveis; e que sendo incorporadas na Apolice, formão a Lei do contrato em maneira, que a nenhuma das partes he licito prescindir dellas, depois de ultimado o ajuste, sem consentimento da outra, segundo he regra geral em todos os contratos. (1)

A Regulação da casa dos Seguros de Lisboa Art. VIII. declara que „ Ficará na liberdade do Segurado „ escolher entre os Seguradores os que mais quizer, e „ contratar as condições do seu Seguro como lhe pa- „ recer: e serão válidos depois que forem registados „ pelos Officiaes da Casa. „ E no Art. XXI, supposto se estabeleça a regra de que no caso de perda, o Segurado seja obrigado a justificar o valor dos effeitos que segurou, e que este não deva exceder o que na realidade tinhão com os gastos, e premio; com tudo, accrescenta-se a excepção, *salvo quando o ajuste expressado na Apolice derogar este Capitulo.*

Daquella generalidade, e desta excepção he claro que as condições, ou clausulas escritas do Seguro podem ser todas as que exigir o interesse legitimo dos Contrahentes, a saber, que não sejão contra a natureza, e fim do contrato, e oppostas ás Leis; que he a natural, e necessaria limitação da regra geral nesta materia, e em qualquer especie de contrato. Seria longo, tedioso, e até impraticavel, enumerar aqui todas as clausulas, ou condições, que a sagacidade mercantil tem inventado, e costuma inserir nas Apolices, para se prevenirem duvidas, e consolidar cada hum dos Contrahentes os proveitos que tinhão em vista na celebração de Seguro.

(1) *Quid tam congruum est fidei humanæ, quam ea, quæ inter homines placuere, pacta servare?* L. 1. ff. *de Pactis.*

Notarei porém huma daquellas condições, ou claufulas, de que fe achão veftigios, e prática nas Apolices antigas de Lisboa, e he a denominada *claufula depofitaria*, fegundo a qual o Segurador, que nella convinha, não podia, no cafo de perda, fer ouvido em Juizo, fenão depois de depofitar a quantia do Seguro, ou a importancia pedida pelo Segurado. Efta claufula era em outro tempo frequentemente ufada em varias Praças, fobre tudo nas de Italia, como propria para atalhar as injuftas controverfias dos Seguradores, quando erão demandados para pagamento da perda; de forte, que ahi paffava, como aforifmo mercantil, contra os Seguradores, a regra judicial, *pagai, e depois litigai.*

Porém prefentemente cahio em defufo femelhante claufula, que em outro tempo era trivial em qualquer obrigação chirografaria, e entrava, como de tarifa, nos redundantes formularios das Efcrituras públicas neftes Reinos; e penfo que nenhum Segurador particular, e menos de Companhia authorizada pelo Governo, fe fujeitará hoje a femelhante condição tão gravofa, e que traz comfigo a defconfiança do caracter, e integridade de quem tomou o Seguro. Com tudo, ella he legitima, e acha-fe authorizada pelo Affento da Cafa da Supplicação de 14 de Abril de 1695; e pelo Alvará de 31 de Maio de 1774. §. I., que a admittio nas Apolices de Seguro, e em queftões fobre fretes, foldadas, e tranfacções enormiffimamente lefivas; tendo-a aliàs profcripto em todas as mais obrigações, pofto que fejão contrahidas por efcrituras públicas.

Nas Apolices de Lisboa vem-fe frequentemente algumas condições, ou claufulas, que os Segurados eftipulão a feu favor, que de nenhum modo fe podem conciliar com a juftiça, e effencia do contrato do Seguro, e repugnão á boa policia dos Governos regulados,

dos, como são as ſeguintes: *Tenha, ou não tenha o Segurado intereſſe no caſco, ou carga do Navio: Valha, ou não valha a couſa ſegurada a importancia que ſe deſignou na Apolice: Venhão, ou não venhão os effeitos de que ſe requereo o Seguro: Não ſer o Segurado obrigado, no caſo de perda, a moſtrar outro documento mais do que a Apolice: Não terem os Seguradores o beneficio da ſalvação*, e outras fraſes da meſma categoria.

Os Seguros feitos com taes condições chamão-ſe vulgarmente na Praça, *Seguros de pacto expreſſo*: denominação impertinente, e eſteril, com que ſe illude a credulidade dos traficantes, e ſe induz á enorme multiplicação de Seguros erroneos, e abuſivos; que, ſegundo bem obſerva Mr. Millar, (1) não ſervem a outro fim mais do que a exaltar o preço dos premios, ſem nenhum beneficio do Commercio, e com real deſavantagem dos verdadeiros Negociantes, que expõem os ſeus fundos aos riſcos maritimos. Os Seguros com as ſobreditas clauſulas não são os unicos a que pertença excluſivamente o nome de Seguros de pacto expreſſo; porque verdadeiramente o são todos aquelles, em que os Segurados, e Seguradores acordão em ficarem, ou não, obrigados, debaixo de certos termos, que entre ſi ajuſtão.

Grande parte dos Negociantes, que requerem taes Seguros, ſendo de ordinario, ou abſolutamente analfabetos, ou meros empiricos na carreira mercantil, ſeguindo a impulsão, e erro commum da Praça, cuidão ter niſſo concluido hum negocio da maior ſolidez; e vem depois a ſer victimas da ſua ſinceridade, e impericia, achando-ſe forçados pelos Seguradores, no caſo do ſiniſtro, a produzirem prova ſatisfactoria da carre-

(1) Millar pag. 215.

gação, do intereſſe, e do valor da couſa ſegurada. O erro neſta parte graſſa com tanta extensão, que até os Negociantes cordatos, e intelligentes eſtão perſuadidos da legitimidade dos ditos Seguros de pacto expreſſo, com o pretexto da illimitada liberdade que a Regulação da Caſa dos Seguros concede ſobre as condições da Apolice nos aſſima tranſcriptos Artigos VIII, e XXI. Como eſte erro he craſſo, e de peſſimas conſequencias, he neceſſario, quanto eſtá em mim, corrigillo, e, ſe he poſſivel, deſarraigallo por credito da Nação, e beneficio geral do Commercio.

He verdade que em Lisboa coſtumão-ſe tomar, e pagar francamente muitos dos Seguros, chamados de pacto expreſſo, principalmente pelos Seguradores particulares; porém não he menos certo que os Seguradores das Companhias não raras vezes impugnão o pagar promptamente as perdas, ainda ſendo o ſiniſtro total; não pela razão de ſerem abuſivos taes Seguros, e prohibidos pela maior parte dos Regulamentos Maritimos das Nações as mais illuminadas, mas com o pretexto de occultação de circumſtancias na época do contrato, ou por qualquer outro ſubterfugio capcioſo, e de invenção de Sycofantas: de que reſulta, que na pratica as preſumidas cautelas de taes Apolices não produzem o effeito correſpondente ao fim dos Segurados.

Os Negociantes, que requerem aquelles Seguros, são de differentes claſſes; e ſegundo o ſeu caracter, e deſignio, são mais, ou menos dignos da repulſa, ou ſeveridade das Leis. Huns os ajuſtão por ſimpleza, ſem intenção fraudulenta, por ſeguirem a céga prática, e trivial rotina dos que preſumem ſer mais deſtros, e atilados em taes contratos; outros por mera cautela, e exuberancia de clauſulas, que reputão indifferentes, e de nenhuma conſequencia, tendo aliàs legitimo intereſſe no Seguro, e havendo em tudo o mais procedido

em

em regra: muitos por guardar innocente ſegredo na ſua negociação, e evitarem a detrimentoſa prova do exacto valor da couſa ſegurada: alguns por ocioſos, e temerarios eſpeculadores, como fazendo jogo, e correndo por certo preço, iſto he, o premio que promettem, o hazar de huma loteria maritima, apoſtando sôbre a ſorte, e final exito da viagem de qualquer Navio, ſe chegar, ou não a ſalvamento ao porto do deſtino, não tendo aliàs no ſeu caſco, e carga o menor intereſſe directo de propriedade, hipotheca, ou outro titulo analogo. Nenhum deſtes merece o favor da Juſtiça; porém ha outros, que devem attrahir a ſua indignação, e ſegundo as circumſtancias do caſo, a ſeveridade a mais exemplar.

Fallo dos que, por eſpeculações cerebrinas, eſtipulão os chamados Seguros de pacto expreſſo com decidida má fé, e intenção improba: 1.° para illudirem as peſſoas ſinceras, e conciliarem credito de grandes fundos, e extenso gyro de Commercio, ſegurando Navios, e effeitos, em que não tem intereſſe, ou avaliando-os por huma eſtimação abſurda, incluindo lucros imaginarios, e proveitos em vão eſperados contra toda a honeſta eſperança, que ſe poderia ter em negocio regular: 2.° para occultarem contrabandos, bens de inimigos, ou de ſubditos de Potencia belligerante em tempo de guerra, e outros projectos excentricos, e maquinados em contravenção ás Leis: 3.° para roubarem aos Seguradores, e encubrirem horroroſas malfeitorias, de colloio com os Capitães dos Navios, e gentes do mar, a fim de os fazer naufragar, queimar, entregar ao inimigo, &c. Infelizmente ſe tem viſto multiplicar na Praça de Lisboa tão mal ominoſos Seguros de pacto expreſſo na calamitoſa conjunctura da guerra actual; havendo Negociantes tão deſtituidos de amor da patria, que ſe tem abalançado a fazer taes Seguros de gran-

grandes fommas, fundando a efperança de fortuna fobre o atraiçoado, e infame calculo da infeftação dos mares, e probabilidade das prezas, pertendendo tirar lucro da ruina dos Concidadãos, e eftrago do Commercio de feu paiz. Tão imprudente arrojo he por fi fó capaz de fublevar todos os efpiritos. Pofsão malograr-fe em todo o tempo projectos, que tendem a paliar contravenções ás Leis, e nutrir defordenada cubiça de ganho.

Já na Parte fegunda deftes Elementos, Cap. V fe moftrou que erão effencialmente nullos os Seguros de mera apofta, fem intereffe legitimo do Segurado, e que os tem prohibido as Nações, que melhor entendem os intereffes da Navegação, e as regras immutaveis defta juftiça univerfal, que pelo vinculo do Commercio faz de todos os povos como huma fó familia: para alli pois remettemos ao Leitor. Refta fó refponder á pertinacia de alguns Negociantes, que em tanta luz dos prefentes tempos, infiftem em defender os feus favoritos Seguros de pacto expreffo, querendo que valhão, não como Seguros verdadeiramente ditos, mas como fimples apoftas fobre a forte de algum Navio. Eis-ahi os pretextos a que recorrem.

1.° Que a conftante prática da Praça de Lisboa admitte, ou tolera taes Seguros, por coftume immemorial: 2.° Que o Artigo VIII da Regulação da Cafa dos Seguros, combinado com o Artigo XXI, parece authorizallos; pois aquelle dá a liberdade de fe eftipularem nas Apolices quaefquer condições, e efte defonera aos Segurados de fazerem prova do valor dos effeitos, quando niffo hajão convindo os Seguradores: 3.° Que as apoftas em geral, e as que tem por objecto o exito de alguma viagem efpecifica, não contém coufa alguma de criminofo, e contra a honra mercantil; pois todas as apoftas fobre objecto incerto, não re-

pu-

pugnão a Direito, e quotidianamente as offerecem, e tomão pessoas honestas na mais pura boa fé; e só as não cumpre quem não tem honra: 4.° Que posto pareça temeridade fazer hum jogo desta natureza, quem não tem no Navio, e sua carga directo interesse, com tudo, não se póde tolher a cada hum a liberdade de usar, e ainda abusar do que he seu, por ser esta franqueza derivada do sagrado, e indefinido direito da propriedade: 5.° Que os Seguros em questão não derogão a igualdade dos contratos; pois os Seguradores, sendo o successo feliz, ganhão o premio calculado proporcionalmente aos riscos; e tendo obrigação de saber, e supondo-se que bem conhecem as avantagens do negocio que exercem, não podem com justiça, no caso de perda, recusar o pagamento da somma declarada na Apolice, tendo aliàs direito de requerer o premio do ajuste. Responde-se a estas argucias.

1.° Todos os erros, e perniciosas práticas são de antiga data, e muitos perdem-se na obscuridade dos tempos; mas não ha prescripção contra a verdade, e a justiça tem sempre direito de bradar, posto a suffoquem. Todo o costume contra a boa razão he abuso, e corruptella, e como tal inauthorizavel nos Tribunaes do Reino, segundo a Lei de 18 de Agosto de 1769.

§. 14. Ainda que o Praxista Reinicola Gabriel Pereira de Castro, no seu Livro das Decisões, pertenda na Decisão 56 justificar os Seguros de aposta, com tudo, a sua authoridade não tem pezo algum em semelhante materia, quando repugna aos actuaes Regulamentos mercantis das principaes Nações da Europa, que a citada Lei manda seguir nos casos omissos do Codigo Nacional; e a que o Artigo final da Regulação da Casa dos Seguros impõe aos Seguradores a obrigação de conformarem-se. Aquelle Praxista seguio sem exame os erros da sua idade, e adoptou as opiniões dos Autho-

thores Italianos, que vião correntes taes Seguros no seu paiz, sem advertirem nas perniciosas consequencias a que vierão depois dar occasião; até que a experiencia, rectificando as theorias do Commercio, os fez abolir nos principaes Estatutos da Italia, onde havião tido origem aquelles abusos.

2.º Já mais foi, nem podia ser, a intenção do Legislador nos contra-citados Artigo VIII, e XXI admittir a monstruosidade de fazer válidas em Juizo quaesquer condições exoticas, extravagantes, ou criminosas, que as partes quizessem introduzir nas Apolices: o absurdo salta aos olhos, e não carece de demonstração. Aquelles Artigos devem-se entender nos termos habeis, isto he, que só authorizão as condições racionaveis, em conformidade ás regras de Direito, segundo o espirito, e analogia da Legislação patria, e fonte authentica, donde elles provavelmente se derivárão, como he o Artigo III. das Ord. Mar. de França, em que se encontra a clausula indentica: *A Apolice conterá todas as condições de que as partes quizerem convir.* Ora por Direito nenhum contrato póde conter pactos, ou condições contra os bons costumes, e contrarios á sua propria natureza, e fim. Tal seria o Seguro sem interesse directo do Segurado, ou com tão diminuto, que não preenchesse a importancia nominal da Apolice; pois o Segurado, no caso do sinistro, requereria, a titulo de perda, o pagamento do que na realidade não perdêra; o que he visivelmente contradicção nos termos, e impostura mercantil. Emerigon Capitulo II Sec. 7. pag. 57 reconhece, que aquella clausula das citadas Ordenanças se entende unicamente das condições, que não são contrarias á natureza do contrato; nem aos principios da equidade e justiça.

Demais: segundo a Ord. Liv. IV Tit. IV *in pr.* he licito ao vendedor, e comprador de qualquer cousa

acor-

acordarem em todas as condições, e ajustes, com tanto que sejão honestas, como se vê dos seguintes termos. „ Licita cousa he que o comprador, e vendedor „ ponhão na compra, e venda que fizerem qualquer „ cautela, pacto, e condição em que ambos acorda- „ rem; *com tanto, que seja honesta, e conforme a* „ *Direito.* „ E como o Seguro se considera verdadeiro contrato de compra, e venda do perigo maritimo, he evidente, que o Artigo de que se trata, recebe a natural, obvia, e necessaria restricção da citada Lei: do contrario os Seguros se transformarião em convenções de scelerados, ou trafico de ociosos, para estrago dos particulares, e desabono do Commercio Nacional. E que pessoa sizuda poderá desconhecer, que não são honestas, sendo positivamente torpes as sobreditas clausulas dos Seguros de pacto expresso: *tenha, ou não tenha interesse: venhão, ou não venhão os effeitos*, &c. de que só traficantes, e despejados jogadores se podem valer contra a natureza do contrato, sua instituição, e fim, que não he outro mais que a indemnidade, e beneficio dos que expõem os seus fundos aos riscos maritimos? (1) Ora isto nada tem de commum com os que ou não promovem a circulação dos effeitos, ou usão do commercio como não devem, e que só vem á Praça para fazer numero, não trazendo mais do que o enorme pezo da sua importunidade, ou a vã ostentação de riqueza, e córagem mercantil em especulações temerarias, e suspeitas; ou finalmente hum esqueleto de credito fantastico para sorprender aos caprichosos, e incautos, e talvez conseguir por más cautelas algum fim odioso, e perverso.

3.° Ainda que o Artigo XXI da Regulação da Casa permitta ao Segurado estipular as clausulas de não

(1) Emerig. Cap. 1. Sec. 4.

ſer obrigado, no caſo de ſiniſtro, a fazer prova do valor da couſa que ſegurou, com tudo, he evidente, que eſta franqueza funda-ſe unicamente na hypotheſe da veracidade do Segurado, e que eſte por ſemelhante pacto ſó intenta encubrir o ſegredo do ſeu negocio, ou exonerar-ſe do encargo de fazer aquella prova do exacto valor, que he muitas vezes detrimentoſa, e difficil, livrando-ſe das importunas, e miudas conteſtações que ſobre iſſo ſe podião excitar: o que não tolhe, com tudo, a neceſſidade de ſe fazer ſempre o Seguro em regra, nem impece o direito do Segurador em demonſtrar a fraude do Segurado por provas proprias, ſe puder convencer em Juizo, que elle na verdade ou não tinha intereſſe algum no Navio, e bens que ſegurou, ou que os avaliára deſmedidamente, como fica indicado na Parte primeira, Cap. XX, onde ſe tratou da eſtimação convencional da Apolice, á que vem a ſer ſubſtancialmente equivalente a excepção, que ſe lê no ſobredito Artigo XXI.

4.° O eſpecioſo nome de apoſta, com que ſe affecta colorar os Seguros de pacto expreſſo, não póde illudir a peſſoa ſenſata. Sejão embora ſem imputação, e cumprão-ſe apoſtas de tenues quantias em materia indifferente, ſó deſtinadas a exercer cada hum o ſeu juizo, e penetração ſobre a probabilidade, ou contingencia de hum ſucceſſo futuro; com tanto que ſe proceda em boa fé, e nenhum dos apoſtantes poſſa ter influencia nas cauſas, que tendem a produzillo; e outroſim não involvão circumſtancias, que importem a ruina do Eſtado, ou inſpirem deſejo de que leve máo fim, o que entre os homens ſe deve ter por ſagrado, e de que ſe reputa malevola toda a eſperança de máo exito; aliàs ſeria torpe, e contra os bons coſtumes. Porém não ſe póde argumentar de parallelo, nem juſtificar da meſma maneira as apoſtas ſobre o exito da navegação de qual-

quer

quer Navio, que se suppõe em perigo, e em que nenhum dos apostantes tem direito interesse que arriscasse a perder; porque taes apostas, sobre conterem hum jogo horrivel, que pela grandeza das sommas já mais se podem considerar como materia de honesto entretenimento, para distracção, e allivio de espirito, ou como simples exercicio de condescendencia, e urbanidade em companhias agradaveis; accresce a enorme disparidade do ajuste; pois nas apostas ordinarias he igual a alternativa, e perigo da total perda, ou ganho; e nos Seguros de que se trata, o premio do Segurador sempre he desproporcionadamente menor que o beneficio que espera o Segurado. Além de que

A razão decisiva da torpeza de taes Seguros he o conterem da parte do Segurado, quando procede em má fé, hum tacito, e detestavel voto, que o Navio se perca; porque vem a ter nisso maior proveito do que se chegasse a salvamento: tal espectativa he abaixo de toda a vilania; o que não tem lugar nos Seguros propriamente ditos; pois ambas as partes conspirão no identico desejo de que prospere a Navegação, e seja feliz a viagem segurada.

5.º As Companhias de Seguro não são sociedades de apostadores, ou jogadores de altos cabedaes: a sabedoria das Leis, e a Prudencia do Governo não as destinou, e protege para sustentar caprichos, e favorecer iniquidades. Se a Ord. Liv. V. Tit. 82. *in pr.* prohibe com clausula comminatoria de perda de todo o ganho qualquer genero de jogo de parar, como o póde admittir na regularidade do Commercio, fazendo divertir os fundos daquellas direcções naturaes, e proveitosas, que tendem a beneficio geral da circulação mercantil, e que mantem a boa ordem do trafico dos Cidadãos? Os canonizadores das apostas, e jogos, que até querem prostituir o Commercio, reduzindo-o a teme-

meridade das gentes ociofas, e defperdiçadas, defabuzem-fe de feu erro, lendo as fenfatas reflexões do eftimavel Senhor John Millar, na fua obra do Seguro maritimo, aqui repetidas vezes citada; pag. 212.

Dizem que cada hum póde ufar do feu como entender. Embora; mas feja fem perjuizo da fé pública, fem fufpeita de complicidade de crimes, fem opposição ás Leis, e bons coftumes. Não obftante porém a liberdade individual, de que fe goza nos Governos regulares, cafos ha em que o exercicio defte direito admitte jufta reftricção, e obftaculo; e neftes fe verifica a providencia da Ord. Liv. IV. Tit. 107. *in pr.* contra os que desbaratão o que poffuem: *A nós pertence prover que ninguem ufe mal do que tem.*

Concluirei, tranfcrevendo ao referido Millar: „ Não „ he neceffario, diz efte Author, infiftir fobre as más „ confequencias de toda a efpecie de jogo, feja por „ apofta, feja de outro modo. A prática do jogo, pe„ lo agradavel exercicio que dá ao efpirito, tende a „ entorpecer a attenção, e apartar os homens de ne„ gocios uteis; e ao mefmo tempo, fubminiftrando„ lhes hum prompto, ainda que arrifcado, modo de „ accumular riqueza, produz o defprezo pelos ganhos „ moderados de huma induftria honefta. Eftas não são „ as fuas peiores confequencias. Não fó perverte a acti„ vidade de efpirito, mas tambem deprava as fuas af„ feições. Pelos frequentes, e grandes revézes de for„ tuna, a que elle dá occafião, vem a fer a fonte de „ miferia domeftica; e he detrimentofa ao público por „ fuggerir conftantes tentações á fraude, e a atrozes „ crimes; por iffo ha poucos bem regulados Governos, „ em que os jogos não fejão confideravelmente reftrictos. „ E pelas Ordenanças de quafi todos os Eftados com„ merciaes da Europa são totalmente prohibidas as „ apoftas fobre aventuras mercantis, e qualquer outra

„ ef-

„ eſpecie de jogo, feito em fórma do Seguro, e ainda ſobre proveitos eſperados, &c. „

Tendo expoſto o abuſo das condições, ou clauſulas da Apolice favoraveis ao Segurado, convinha também indicar o de huma muito favoravel aos Seguradores, iſto he, da clauſula: *livre de avaria*. Porém tendo eſta diſcuſsão lugar mais commodamente no Tratado III das Avarias, para ahi remettemos ao Leitor.

Paſſemos agora a examinar certa eſpecie de condições, ou clauſulas eſcritas da Apolice, que conſiſtem em facto já exiſtente, ou futuro, enunciando a qualidade do Navio, e circumſtancias da viagem, de que depende alliviar-ſe a ſorte dos Seguradores, diminuindo-ſe os ſeus riſcos; e que em conſequencia fórmão a cauſa, ou o motivo, pelo qual elles acceitão o Seguro, contando com a certeza da verificação do que ſe affirmou. Taes condições, ſegundo a fraſeologia da Juriſprudencia de Inglaterra, tem o eſpecifico nome de *garantias*, que pela ſuà delicadeza, e melindre exigem diſcuſsão circumſtanciada nos Capitulos ſeguintes.

CAPITULO XIV.

Das Garantias.

ESta palavra *garantia* he preſentemente vulgar nas linguas modernas, e em ſenſo mercantil, e accepção ordinaria vem a ſer ſynonyma de abono, e fiança. Nas Letras de Cambio denomina-ſe *acção em garantia*, a que reſulta do direito de regreſſo, que o Portador tem pela falta do acceite, ou pagamento, contra todos que são ſolidariamente obrigados á execução das meſmas, como o Dador da ordem, o Sacador, e os Endoſſadores. Nos contratos do Seguro tem ella huma intelligencia particular, (1) e ſignifica qualquer con-

(1) Park Cap. 18. Weskett verb. *Warranty*.

condição expressa, ou clausula escrita, que o Segurado propõe, affiançando certo facto, ou circumstancia, que influe no risco, que ou já existe, ou se espera que exista, a fim de facilitar ao Segurador o acceitar o Seguro, promettendo, e empenhando-se a verificar tudo precisamente da maneira que affirmou na Apolice. Quando algumas clausulas são insertas nas Apolices de Inglaterra, precedidas da palavra *Warranted*, que vale tanto como garantido, affirmado, e abonado; por exemplo, *Warranted to sail on or before, the first of August*, garantido o sahir ao, ou antes do primeiro de Agosto: *Warant to depart with convoy*, garantido, partir com comboy; suppõe-se que taes clausulas, ou outras semelhantes, são ajustadas entre as partes, como factos importantes relativamente aos riscos, e que por tanto são reciprocamente havidos por condições essenciaes do Seguro; de sorte, que a não se verificarem, seja por causa do Segurado, seja por outro qualquer motivo, posto que totalmente innocente, em que o mesmo Segurado não tivesse a menor influencia, e complicidade, o contrato se torna inválido, e de nenhum effeito, e os Seguradores ficão logo desobrigados de toda a responsabilidade, no caso de perda, ainda que aliàs esta não procedesse de falta de cumprimento da condição garantida, mas de causas muito diversas.

É nisto distinguem-se as garantias de quaesquer outras condições expressas da Apolice; porque estas pertencem ao interesse dos Segurados; aquellas ao dos Seguradores: demais, senão se verificarem as condições favoraveis ao Segurado, como v. g. que será livre ao Navio mudar de derrota, fazer escala, &c. o Seguro subsiste; pois tendo o Segurador principiado a correr os riscos, e estando prompto a proseguir nelles do modo proposto pelo Segurado, e sujeito a responder pela perda, he firme o seu direito ao premio esti-

pu-

pulado : as garantias porém, ſendo poſtas na Apolice a beneficio dos Seguradores, e havendo eſtes em conſequencia dellas recebido o Seguro, e calculado o premio, vem a conſtituirem-ſe o ſubſtancial, individuo, e inamovivel apoio do contrato : pelo que não podendo os meſmos Seguradores ſer privados de tal beneficio ſem facto, e conſentimento ſeu, juſto he que não moſtrando-ſe verificadas da parte do Segurado as garantias que propoz, caduque o Seguro.

Nas Apolices de Lisboa, bem como nas de outras Praças, não ſe encontra aquella formula *Warranted* (garantido) que he privativa dos Seguros, e Apolices de Inglaterra. Com tudo, todas as clauſulas que conſiſtem em facto, que minorão os riſcos, e motivão a acceitação do Seguro, e o cálculo do premio exigido pelo Segurador, ſendo introduzidas pelo Segurado no branco das ditas Apolices, regem-ſe pelos meſmos principios das garantias Inglezas, ſendo em geral ſenſo mercantil conſideradas como pactos, ou condições expreſſas, eſſenciaes á validade do contrato, formando a Lei do meſmo; e por tanto, acontecendo o ſiniſtro, he neceſſario que ſe moſtrem verificadas, e cumpridas, pena de nullidade da Apolice. Além de que, ſendo grande numero de Seguros da Praça de Lisboa feitos em Inglaterra, he evidente a importancia de ſe fixarem as regras, pelas quaes, em ſemelhante materia, ſe julga do direito das partes nos Tribunaes daquella Nação, e que devem por indentidade de razão ſer de igual força nos deſtes Reinos.

Tem as garantias a natureza, e effeito, que ſendo introduzidas na Apolice, quer por imprudencia, quer por deliberação do Segurado, reputão-ſe parte integrante da meſma Apolice, e formão hum contrato inteiro, e indiviſivel : ellas fechão a porta a todas as queſtões, não admittindo interpretação ampliativa, ou reſ-

restrictiva das palavras; e movendo-se controversia, não se considera de modo algum qual fosse o objecto, que o Segurado tinha em vista, quando as inserio na Apolice, nem se erão essenciaes ao fim a que elle se havia proposto; pois huma vez que forão incorporadas naquelle Instrumento público, que constitue o titulo dos direitos de ambas as partes, adquire logo a força de huma condição immutavel, e obrigatoria; de sorte, que a não ser literalmente cumprida, o contrato não tem execução; e he como se não existíra.

A justiça desta doutrina he de si mesma evidente. Porque temos visto nos antecedentes Capitulos, que faltando-se ás condições virtuaes, e implicitas da Apolice, fica logo esta improficua, e nulla; com mais forte razão o deve ser, quando são quebrantadas, ou preteridas as ditas garantias, que são condições expressas do contrato, e que he indispensavel o cumprirem-se. Para se dizer que o Segurador deva responder pela perda, não obstante haver o Segurado faltado ao cumprimento de todas, ou de algumas condições, que promettêra, seria, contra todos os principios de justiça, fazer para esta especie de contrato huma regra distinta das que regem a todos os outros; (1) quando aliàs he do bem geral do Commercio, que o contrato do Seguro seja fundado na mais pura boa fé, e fidelidade das partes, para observancia do que reciprocamente ajustárão.

Por tanto he justamente estabelecida a regra, que qualquer garantia na Apolice deve ser estreita, e literalmente cumprida, sem que se hajão de tolerar controversias, e argucias, se a condição expressamente garantida era ou não essencial á conservação do Navio, ou bens segu-

(1) Vid. tit. Digest. *De Condictione causa data causa non sequuta*; e Cod. *De Condictione ob causam datorum.*

gurados, ou se a perda acontecêra, ou não, por causa da quebra, ou preterição da garantia; porque em todo o caso o Seguro não tem efficacia, e remedio algum; nem a Justiça póde assistir ao Segurado para haver a sua indemnização; porque do contrario, dar-se-hia fomento a cavillações interminaveis, e não haveria regra fixa de julgar em materia de tanto pezo, e consequencia. Se o Segurado em alguma circumstancia soffrer nisso detrimento, a si tão sómente o deve imputar, por não mostrar cumprido o que espontaneamente promettêra.

Pelo que, nas causas de Seguro, a questão sobre garantias, vem a ser toda de facto. Se a garantia era v. g. de tempo, deve-se tão sómente examinar, se o Navio sahíra no tempo indicado; senão sahio, a Apolice caduca, quaesquer que fossem as razões que obstassem á sua expedição, posto que nada se pudesse attribuir a culpa do Segurado. O mesmo tem lugar nas garantias, que recahem sobre outros objectos. Ainda que a differença seja pouco notavel, o Seguro sempre caduca, como v. g. na Apolice he garantido, que o Navio sahirá até 15 de Maio; que levaria 40 homens de equipagem, e 12 peças; se o Navio sahio a 16 do mesmo mez; se levava só 39 homens; se tinha só 10 peças, e 2 morteiros, quer se faltasse collectivamente a todas estas garantias, quer a huma só dellas, a Apolice não produz effeito. Ainda que em algumas circumstancias resultem inconvenientes parciaes do rigor desta regra, com tudo, na generalidade dos casos, elle produz publicos, e saudaveis effeitos; sendo melhor, para estabilidade, e certeza do direito das partes, dizer-se, e constantemente julgar-se, que as garantias devem em todos os casos ser inalteravelmente cumpridas, sob pena de nullidade das Apolices, logo que se falta, ainda em hum ápice, á letra das mesmas, do que deixar-

ſe á arbitraria diſcrição dos Juizes o decidirem, que em tal caſo a garantia era eſſencial, e que em outros não; que neſte caſo admittia latitude, e naquelle reſtricção. (1)

Como a garantia deve ſer eſtreitamente cumprida contra o Segurado em favor do Segurador, a igualdade da juſtiça exige, que ſe a eſtreita, e literal verificação, ou cumprimento da garantia, ſuſtenta a demanda do meſmo Segurado, tambem a decisão ſeja em ſeu beneficio; eſpecialmente quando por tal decisão todas as palavras da Apolice vem a ter o ſeu pleno effeito. Por tanto ſe ſe faz o Seguro de hum Navio, ou dos bens nelle contheudos, havendo na Apolice a garantia de eſtar elle são, e ſalvo, em dia determinado, ou ainda a certa hora do meſmo dia; ſe paſſado eſſe dia, e hora, o Navio ſe perder por algum accidente, a natureza da garantia decide a queſtão a favor do Segurado, ainda que a differença ſeja de momentos, provando-ſe a differença de tempo entre o eſtado do Navio ſalvo, e o em que ſe perdêra; pois neſte caſo ſempre ha igualdade no direito das partes; porque a meſma garantia protege tambem o Segurador contra qualquar perda acontecida antes daquelle dia, ou hora, aſſim como o grava, ſobrevindo depois deſta época prefixa na Apolice.

Póde acontecer, que a garantia não ſeja cumprida, por haverem razões attendiveis, como v. g. ſe he garantido que hum Navio haja de partir em dia certo, e com tudo he impedido por tempeſtade, por falta de carga, pela neceſſidade de reparo, por embargo do Soberano, ou pela apparencia do inimigo á fóz do por-

to,

(1) *Omnia ſunt incerta, cum a jure diſceſſum eſt; nec præſtari quidquam poteſt, quale futurum ſit, quod poſitum eſt in alterius voluntate ne dicam libidine.* Cic. *ad familiares.* Lib. 9. Cap. 16.

to, ou nas vizinhanças das Coſtas, &c. o Capitão faria bem em não ſahir; porém immediatamente caducaria a Apolice; porque todas eſtas circumſtancias são indifferentes ao Segurador, que não he obrigado a reſponder pelos deſaſtres maritimos, ſenão depois do momento em que começão contra elle a correr os riſcos, regulado pelos termos da Apolice.

He neceſſario advertir na differença que ha entre a *garantia*, e a *repreſentação*. A garantia he toda a clauſula declarada no corpo da Apolice, ou ſeja inſerta no branco intermediario da meſma, ou ſeja eſcrita nas margens, e fim deſte Inſtrumento: por eſte modo conſtitue, como fica dito, huma parte eſſencial, e integrante do contrato, e he condição impreterivel, de cujo exacto cumprimento depende a ſua validade, que por iſſo deve ſer obſervada á letra. A *repreſentação* porém, he toda a informação extrinſeca, que ſe offerece ao Segurador para ſe deliberar á aſſignatura da Apolice, mas que não he incorporada na meſma, poſto que a minuta de tal informação ſeja tranſcripta nos Livros do Corretor, que fez o Seguro, ou conſte de outra maneira: ella fórma ſimplesmente huma parte collateral da Apolice, e baſta que ſeja cumprida nos pontos ſubſtanciaes, que influem no riſco do Segurador. Demais, na garantia, a peſſoa que a faz, toma ſobre ſi o verificar a couſa garantida; na repreſentação porém, ſe ella he falſa, e o Segurado affirma algum facto como verdadeiro, conhecendo a ſua falſidade, ou o affirma como tal, não ſabendo couſa alguma da materia, a Apolice ſe vicía, e anulla, pela razão, e principio geral de fraude da parte do Segurado. Porém ſe a repreſentação he feita em boa fé; ſe ella não he falſa em artigo, ou materia eſſencial, que aggrave o riſco do Segurador, ainda que não ſeja preenchida no rigor da letra, com tudo, ſe o he na ſubſtancia, póde ſer in-

terpretada equitativamente, e a Apolice conserva todo o seu vigor.

Estas distinções talvez parecerão minuciosas, e impertinentes; porém convem tellas muito em vista, por serem necessarias para se decidirem implicadas questões de Seguro, como se póde extensamente ver nos diversos casos, e Sentenças dos Tribunaes de Londres, que circumstanciadamente propõe Allan Park no Capitulo XVIII.

Ainda que as garantias possão ser tão variadas, quantos são os differentes objectos, e circumstancias, de que depende o interesse das partes no contrato do Seguro, como v. g. o numero de marinheiros, e peças; a grandeza, qualidade, e força dos Navios, e Embarcações; o ser, ou não forrado de cobre, ou ter outras cousas, que contribuem para segurança, e brevidade das viagens, com tudo, aqui faremos menção tão sómente das principaes especies de garantias, que se podem reduzir a tres classes, cujas regras são applicaveis a todas as garantias sobre quaesquer outros objectos; e vem a ser: 1.° A garantia do tempo: 2.° A garantia de Comboy: 3.° A garantia de neutralidade.

CAPITULO XV.

Da garantia de tempo.

EM algumas viagens, (1) o tempo em que devem começar os riscos, he huma circumstancia muito essencial; pois que em todos os paizes ha certas estações proprias para a navegação, e outras em que esta he mais perigosa, como no inverno, ou pelos ventos pe-

(1) Park Cap. 18. pag. 425. e seg. Roccus Not. 38. Millar pag. 468.

periodicos, e monções, que costumão reinar em certa parte do anno, e variedade de outras causas. Além disto, grande parte dos Seguros he feita depois que o Proprietario, ou Consignatario do Navio, e carga começa a recear sobre a sorte da navegação, pela tardança do mesmo Navio, segundo os avisos: e á proporção da demora real, ou imaginaria, cresce a idéa do risco. Por tanto, he desnecessario accrescentar cousa alguma para demonstrar a importancia, e a necessidade do cumprimento da garantia relativa ao tempo da sahida dos Navios, ou Embarcações, e principio dos riscos, sendo evidente, que os Seguradores muitas vezes, em consideração de taes garantias, calculão os seus interesses, e se resolvem em consequencia ou a recusar o Seguro, ou a estipular premio equivalente. (1)

He porém de notar, que a necessidade do cumprimento da garantia de tempo, não deriva tão sómente da connexão que ella tem com o interesse dos Seguradores, e com o motivo da sua determinação em assignarem a Apolice; resulta tambem do principio assima estabelecido, de se tirar o arbitrario ás decisões dos Juizes, e excluir-se toda a materia de disputas causidicas, tão contrarias á boa fé do Commercio: o que, se fosse admittido nos Tribunaes, faria extremamente difficultosos os Seguros, pelo justo receio das cavilações do foro. Por tanto, he necessario ter em regra a necessidade de huma pontual verificação do dia especificado na Apolice; porque se se désse latitude, ou indulgencia de hum só dia, não haveria razão, por que se não extendesse a huma semana, a hum mez, &c. pois nunca faltão pretextos, e ainda razões plausiveis, para se excusarem os factos, ainda os mais obliquos, explicando-os cada interessado ao som de seu desejo.

Em

(1) Vid. Park Cap. 18. pag. 329. *infra*.

Em conformidade a eſte principio, quando, ſegundo já aſſima ſe notou, o Navio he detido no porto, ainda por boas razões, e por força maior, a que ſe não pudeſſe reſiſtir, como v. g. por falta de carga, por neceſſidade de reparo, por tempeſtade, perigo evidente de inimigo, ou por embargo do Soberano, Governador, ou qualquer outro, que exerce poder, ſeja ou não o embargo juſto, e neceſſario, neſtes e em outros acontecimentos analogos, o Segurador fica deſcarregado da reſponſabilidade em caſo de perda ſubſequente ao referido dia, que havia ſido deſignado na Apolice, como a época da partida, ou como o principio dos riſcos, ou como o tempo em que o Navio ſe achava no porto ſem perigo, ſegundo a qualidade da garantia.

Nem déve obſtar, que o Segurado ſeja innocente na demora da ſahida do Navio, e que antes a ſeu pezar, e com perjuizo grave, ſoffreſſe o detrimento occaſionado por ſemelhante ſucceſſo; porque todas eſtas razões ſó convencem que elle não fora, por ſeu facto, a cauſa da quebra da garantia; porém, quanto ao eſfeito da obrigação, he indifferente ao direito do Segurador examinar os motivos da demora do Navio no porto, além do dia perfixo na Apolice; porque são factos que lhe são abſolutamente eſtranhos, e de nenhum modo imputaveis; e por tanto, não póde ſer conſtrangido a verificar da ſua parte o pagamento da perda, que elle ſó prometteo nos preciſos termos das condições garantidas pelo Segurado: e como eſte não póde ſer obrigado a mais do que ſe empenhou a verificar, ſeria injuſto que o Segurador o foſſe além das circumſtancias, affiançadas pelo meſmo Segurado, aſſim o exigindo a reciprocidade do contrato.

Eſta regra admitte a excepção obvia, quando o Segurado prevenindo a contingencia futura dos ditos

ob-

obſtaculos, ou força maior, que impediſſe a ſahida do Navio, expreſſamente eſtipulaſſe na Apolice, que continuaria a ſubſiſtir o Seguro, ainda no caſo que o Navio por algum incidente não ſahiſſe no dia perfixo.

Alguns Segurados muito judicioſamente tomão eſta precaução, declarando nas Apolices, que garantem a ſahida em dia certo, ou antes de hum certo dia, livre de captura, e de todas as reſtricções, embargos, detenções de Rei, Principes, ou outras peſſoas de qualquer Nação, e qualidade que forem.

Ainda que a demora dos Navios muitas vezes reſulte da negligencia, ou ainda da malicia do Capitão, e marinheiros, com tudo, neſte meſmo caſo os Seguradores tambem são deſobrigados, não ſahindo o Navio no dia garantido. (1)

Se a garantia he de ſahir depois de hum dia eſpecifico, v. g. que o Navio ſahirá depois de 15 de Março, ſe elle ſahe antes, a Apolice he igualmente invigoroſa, e nulla, como no primeiro caſo; pois ſe verifica o haver-ſe apartado dos preciſos termos, e pontual execução da meſma garantia.

Se a viagem he começada em boa fé, eſtando o Navio carregado, e prompto com os deſpachos neceſſarios para ſeguir a viagem ſegurada, acontecendo pôr-ſe algum embargo á ſahida, depois de levantar-ſe a ancora, e fazer-ſe o Navio á véla; como em tal caſo ſe conſidera principiada a viagem, os Seguradores eſtão obrigados aos accidentes que ſobrevierem, hum momento que ſeja depois; porque o Segurado tem moſtra-

(1) O Sabio Juriſconſulto Italiano Roccus cita neſta parte a obſervação do noſſo Juriſconſulto Portuguez *Santerna*, que exclama contra os Meſtres dos Navios, e Marinheiros, que não ſahindo para viagem em tempo, cauſão irreparavel perjuizo aos Proprietarios, *quando detinentur in portu à mulierculis & dulcedine vini.*

trado cumprida da ſua parte a garantia; e os riſcos, e infortunios poſteriores ao principio da viagem já pertencem aos Seguradores pelas clauſulas da Apolice.

Quando ſe faz a garantia de ſahir o Navio em hum dia determinado, ou antes delle, ſe na verdade no tempo deſignado partio do porto da carga com ſua completa carregação, provisões, e deſpachos, ſe indo a algum outro porto no meſmo continente, ou Ilha, tão ſómente com o deſignio de procurar Comboy, tendo em viſta proceder, por eſte modo, mais ſeguramente ao ſeu deſtino, ſendo o porto do Comboy o lugar commum do ajuntamento, e ponto de reunião, ou *rendezvous* dos Navios, que pertendem protecção, como he a Bahia de *Bluefields* na Jamaica, *Spithead*, ou *Dwns* em Inglaterra; ſe aliàs eſſe Comboy he certo, e ſe acha alli prompto por ordem do Governo, ou de peſſoa competentemente authorizada; em tal caſo, ainda que no meſmo porto do Comboy ſe puzeſſe depois embargo para não ſahirem os Navios, ſempre o Segurador ficaria reſponſavel por qualquer damno; viſto verificar-ſe, que o Segurado havia cumprido da ſua parte a garantia do tempo, tendo effectivamente ſahido o Navio no dia deſignado na Apolice. Nem ſe póde conſiderar haver-ſe commettido o que ſe diz *deviação*, ou mudança de derrota, por ter-ſe ido alli procurar Comboy; pois ſendo eſte certo, exiſtente, e do intereſſe do proprio Segurador, deve-ſe julgar, que em ſe tocar a ſemelhante porto para aquelle fim, fora eſcolhido o mais ſeguro, e direito caminho de chegar-ſe a ſalvamento ao lugar do deſtino.

O que muito mais procede, ſe o uſo das viagens do porto da carga authorizada o puder o meſmo Navio tocar a alguns outros portos, com tanto que o Capitão delle comece a viagem em boa fé, ſem ter a eſſe tempo receio de embargo, ou de qualquer outra

reſ-

restricção, e demora, e sempre com o designio de seguir, sem interrupção, a viagem na sua direita derrota ao porto do destino. E como em tal caso a garantia versa sobre o facto antecedente ao embargo, vem ella a verificar-se, logo que se principiou a viagem, sahindo o Navio do porto da carga, prompto com os devidos despachos; e por isso os damnos procedidos do embargo, ou de outro accidente, sobrevindo contra a intenção, e expectação do Segurado, são justamente a cargo do Segurador.

Isto porém não teria lugar, se o Navio fosse conduzido a outro porto para algum differente interesse, ou negocio; ou se tivesse sahido no designio de esperar hum Comboy, que ainda não fosse chegado, ou não estivesse prompto, ou ao menos annunciado pelo Governo, e com tudo ahi se demorasse por muito tempo a esperallo; pois he evidente que nestes casos os riscos do Segurador podião entretanto crescer; e aquella demora, e interrupção da viagem degenerar em seu perjuizo, contra a evidente intenção, e vontade que tinha ao tempo da assignatura da Apolice.

Alguns excitão questão, se em hum porto tal como o de Londres, reputa-se principiar a viagem logo que o Navio levanta ancora no Thamisse, e se faz á véla, estando completamente carregado, e com todos os despachos devidos; ou se he necessario que o mesmo Navio tenha chegado a *Gravesend*, e dahi sahido para a viagem destinada, visto que este lugar he considerado como o limite do porto de Londres. Esta questão he connexa com a garantia do tempo; porém ainda se acha indecisa nos Tribunaes de Inglaterra. (1)

Do exposto he claro, que a garantia do tempo he muito perigosa aos Segurados; pois ainda não proce-

(1) Park Cap. 18. pag. 338.

dendo de ſua parte a quebra, ou preterição da garantia, que póde unicamente derivar-ſe de facto alheio, ou de outro infortunio, vem com tudo elles a perder todo o beneficio da ſua Apolice. Pelo que, importa-lhes ter grande cautela a eſte rêſpeito, e prevenirem nas Apolices, com clauſula expreſſa, a contingencia de que, não partindo o Navio no tempo garantido, ſubſiſtirá com tudo o Seguro, mediante maior premio, conforme ſe conſiderar importante a differença do dia, ou mez.

CAPITULO XVI.

Da Garantia de Comboy.

A Segunda eſpecie de garantia, que frequentemente occorre nos Seguros, he a de ſahir o Navio em Comboy. (1) Eſta garantia foi introduzida a beneficio dos Seguradores em tempo de guerra, para ſe pôrem a abrigo do extraordinario riſco de prezas do inimigo da Nação, a que pertence a propriedade ſegurada. Eſte riſco vem a ſer incomparavelmente maior que qualquer outro perigo maritimo; tanto mais, que muitas vezes o Capitão do Navio, quando navega ſem Comboy, no continuo receio de encontrar o inimigo, ſe aparta dos rumos ordinarios, e eſta prudencia timorata frequentemente o expõe a cahir no perigo que pertendia evitar. (2)

Conſiderando-ſe a importancia do Comboy aos intereſſes do Segurador, he clara a juſtiça com que ſe jul-

(1) Wesket verb. *Convoy*. Park Cap. 18. pag. 338. e ſeg. Millar pag. 477. e ſeg. *Poſt ſethwaits Dict.* verb. *Convoy*. Emerigon Cap. 6. Sec. 4. Cap. 12. Sec. 18.

(2) *Cum plus in metuendo mali ſit, quam in ipſo illo quod timetur.* Cic. *Ep. famil.* Lib. 2. Cap. 4.

julga inválida a Apolice, e se desonera o mesmo Segurador de responder por qualquer perda, quando, no caso da garantia do Comboy na Apolice, o Segurado não mostra cumprida huma condição tão substancial. A falta de Comboy faz crescer excessivamente os riscos da navegação, principalmente em tempo de guerra; e podem estes chegar a tal ponto, que os Seguradores ou exigirião muito alto premio pelo perigo de preza, ou totalmente recusarião o Seguro. Consequentemente todas as Nações maritimas tem uniformemente adoptado a doutrina, que a garantia do Comboy deve ser estreita, e literalmente cumprida, sob pena de nullidade do Seguro, ainda que esta não seja expressamente declarada na Apolice, tal sendo o objecto, e presumida intenção das partes. (1)

Toda a questão pois se reduz a saber o que se entende por Comboy, e até que ponto se extende a garantia de Comboy, quanto aos effeitos do contrato do Seguro.

O Comboy se considera hum rigoroso, e muito importante serviço público, destinado á protecção da Marinha mercante; e por tanto não se entende ser huma Náo, ou Embarcação de guerra, ou ainda qualquer força maior, cujo Commandante Nacional, ou Estrangeiro, por seu arbitrio, imprevisto encontro, ou outra circumstancia simplesmente casual, toma debaixo da sua protecção hum, ou mais Navios, ou Embarcações mercantes, para os conduzir em toda, ou em parte da viagem até ao porto do destino, ou lugar da segurança; nem a garantia de Comboy se julga verificada, e satisfeita pelo Segurado nos termos da Apolice por hum Comboy desta natureza.

Para este effeito só se reputa Comboy, verdadeira-

(1) *Quod agitur, pro cauto habendum est, &c.*

mente tal, qualquer força Naval, que está debaixo do commando de pessoa nomeada pelo Governo, ou seus Vice-gerentes, ou pelo Almirante em chefe de alguma Esquadra destinada, por Ordem, ou Edital público, para conduzir constantemente, debaixo de sua guarda, direcção, e defeza Navios mercantes do porto da carga ao porto do destino, ou até o lugar perfixo pelo costume, ou pela determinação particular de quem tiver authoridade legitima, e que parecer sufficiente, segundo as circumstancias, e exigencias do caso.

O ser aquella força composta de mais, ou de menos Navios, ou Embarcações de guerra, he cousa indifferente á natureza do Comboy, e á subsistencia do Seguro; com tanto que ella seja nomeada por authoridade competente; porque se deve suppôr, que o Governo, e os que tem delle as Ordens, e Instrucções para os projectos Navaes, e Militares, são os que podem ser bem informados dos designios, e forças do inimigo, e que grão tambem de força seja sufficiente para repellir os seus ataques, e dar effectiva protecção ao Commercio Nacional.

Se o Governo concede Comboy especifico, isto he, huma força Naval, composta de certo numero de vasos, e isto conste por Edital, ou alguma outra maneira pública, e authentica; se depois da assignatura das Apolices não se verifica este Comboy, ou se dá hum de menor força, por qualquer motivo que seja; ou se estando prompta a Esquadra total, como havia sido determinado, o Commandante destaca parte das Embarcações della, para proteger a força mercante, ou alguns Navios da mesma, segurados com a garantia do Comboy, he questão, se perdendo-se estes, sendo aprezados pelo inimigo, ou soffrendo outro damno, ficão os Seguradores logo isentos da responsabilidade, por não terem aquelles Navios sido escoltados por to-

da

dá a força Naval primeiramente destinada. Parece que sim, attendida a razão, que os Seguradores só se obrigárão, na consideração de hum Comboy especifico, e precisamente aquelle que fazia a esperança da Praça, e o apoio das especulações dos Negociantes, e que o Governo promettêra, e julgára necessario, para dar huma protecção efficaz, e não illusoria á Marinha mercante. Por isso, em taes circumstancias, os Segurados obraráõ prudencialmente, se se precaverem em tempo com a refórma da Apolice, para segurarem os seus interesses.

Quando porém o Governo promette Comboy indefinido, isto he, sem especificar a sua força, as Apolices com a garantia de Comboy subsistem, qualquer que for o que o mesmo Governo, ou seus Vice-gerentes, finalmente ordenarem; pois todos os Seguros debaixo daquella garantia se entendem feitos com referencia á futura determinação dos que tem direito de prover no caso.

Nas Apolices Inglezas usa-se de variedade de frases na expressão desta especie de garantia, como são: *Waranted*, *ou garantido*, *com Comboy*, *sahir com Comboy*, *partir com Comboy*, *navegar com Comboy*, *ajustar-se ao Comboy*, *Comboy para viagem*, *Comboy para toda a viagem*, *com Comboy para a viagem até á chegada*, *e outras semelhantes*. Mas, segundo a geral intelligencia dos Negociantes, e Tribunaes, estas frases são perfeitamente synonymas, isto he, significão substancialmente, que o Comboy escoltará os Navios até ao lugar do seu destino.

Mas se na Apolice se encontrar alguma outra clausula escrita, que expressamente modifique, ou restrinja a generalidade desta interpretação, ella he a que deve decidir do direito das partes.

Por via de regra, a originaria intenção das partes

nas

nas referidas clausulas he, que o Navio segurado não só haja de sahir do mesmo lugar, e no mesmo tempo que o Comboy, mas tambem que por elle seja protegido, durante toda a viagem até ao porto da descarga, continuando sem já mais desvairar da sua companhia, debaixo das ordens do respectivo Commandante, de quem haja recebido o roteiro, ou Regimento, isto he, o Directorio da viagem, ou Carta de instrucções. Pelo que, a não se limitar precisamente a duração do Comboy, ou por declaração expressa na Apolice, ou pelo costume da Praça, ou por ordem pública do Governo, anterior ao Seguro, qualquer Comboy parcial seria insufficiente; e a garantia do Comboy viria a ser illusoria; sendo impossivel de outro modo o fixar-se a linha, e altura da viagem, até onde se devesse considerar preenchida semelhante condição. A suppôr-se, e admittir-se o contrario, he evidente que se authorizarião enormes fraudes; pois o Navio poderia sahir do porto com Comboy, continuar algumas horas, ou dias, e depois navegar sem elle em perjuizo do Segurador, ficando este exposto a maiores riscos, que aliàs positivamente excluio, quando se sujeitou ao Seguro, havendo cuberto os seus interesses com a salva-guarda de tal garantia.

Póde-se fazer a garantia do Comboy com a clausula de que este principiará de hum lugar determinado até outro tambem certo. Póde-se igualmente declarar na Apolice, que o Comboy seja qualquer Navio de guerra, ou Esquadra Nacional, ou Estrangeira, que o Navio segurado haja de procurar no lugar da sahida, ou casualmente encontrar em qualquer parte da viagem, ou porto a que arribe. Neste caso aquella garantia se ha por verificada com o Comboy parcial; pois a vontade das partes, e seu especial ajuste, he a que dá a Lei ao contrato.

Des-

Destes principios fundamentaes se deduzem as consequencias seguintes.

1. Se havendo opportunidade de Comboy nomeado pelo Governo, depois de feitos os signaes para se ajuntarem os Navios mercantes, e se fizerem á véla, em lugar, e dia determinado, o Navio segurado com garantia de Comboy deixa de sahir por negligencia, ou demora do Capitão, Equipagem, ou de outras pessoas, a Apolice immediatamente caduca, ainda que o Navio se incorpore depois ao Comboy.

2. Mas se o Capitão, e Equipagem, fazendo-se á véla, o Navio por obedecer aos sinaes, empregárão toda a possivel diligencia por executarem as ordens do Commandante de se ajuntarem ao Comboy, e por accidentes imprevistos de ventos, tempestades, correntezas, nevoeiro, ou outro caso fatal, de força maior, e irresistivel, se não póde conseguir a incorporação destinada, e depois o Navio sinistrou em alguma maneira, os Seguradores são responsaveis.

3. Se o Navio segurado com garantia de Comboy ou se antecipou arbitrariamente a sahir sem elle, contra as ordens dos legitimos superiores; ou se depois de partir com assistencia, e direcção de Comboy, se apartou delle deliberadamente, e seguio viagem á discrição de quem o conduz, a Apolice ficou logo sem effeito.

4. Se porém partindo o Navio em Comboy no tempo, e lugar conveniente, no constante designio de se conservar debaixo da sua protecção, separa-se delle por algum tufão, tempestade, ou outro accidente, e força invencivel, o Segurador responde pelos damnos; porque a clausula de fazer a viagem em Comboy, não significa o dever o Navio absolutamente continuar na companhia do mesmo, em todos os pontos da linha da sua derrota, seja isso, ou não dependente da vonta-

ta-

tade do Segurado, e do Capitão do Navio, huma vez que levantou ancora em tempo, e lugar opportuno; pois seria o cumulo da injustiça, excesso de crueldade, e accumular-se desgraça sobre desgraça, pertender-se; que depois de cumprir o Segurado da sua parte com a garantia promettida, principiando a viagem no designio de se unir ao Comboy, sendo o Navio apartado delle por violencia dos elementos, soffresse com tudo o infortunio de ser privado daquella indemnidade, que aliàs tinha procurado com tanta precaução, e desvelo, offerecendo aos Seguradores adequado premio. He porém de notar, que neste caso o Capitão do Navio, terminada que seja a tempestade, ou o accidente que fez perder de vista o Comboy, deve fazer todos os racionaveis esforços por se ajuntar a elle, e não desistir senão com conselho dos seus Officiaes, e depois de reconhecida a inutilidade, ou o perigo de ulteriores diligencias, aliàs o Segurador fica desobrigado (1).

5. O mesmo, por identidade de razão, deve ter lugar, quando a Esquadra, ou qualquer força armada, que escolta os Navios, cahe em outra de inimigos, e he obrigada a empenhar-se em combate. Se alguns nesta occasião desvairão, para evitar o imminente perigo de preza, e depois soffrem algum sinistro, a Apolice persevera no primitivo estado.

6. Se o Governo não costuma dar Comboy a Navios para toda a viagem, mas sim de porto a porto, ou até certa altura, donde he livre aos mesmos Navios separarem-se, e he conforme á pratica dos Commerciantes considerar-se por sufficiente este Comboy, senão houve outro extraordinario no mesmo porto para viagem inteira, o Navio que se aproveitar do Comboy usual, reputa-se haver cumprido a garantia de Comboy; e

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 18. pag. 443.

e os Seguradores, em caſo de ſiniſtro, acontecido depois da ſeparação, não póde recuſar a indemnidade com o pretexto de *deviação*, e inſufficiencia de Comboy; pois em tal caſo juſtamente ſe preſume, que as partes contratárão, tendo em viſta o Comboy do coſtume; e por conſequencia, que nem o Segurado podia prometter, nem o Segurador eſperar outro Comboy diverſo daquelle, que a geral prática tem regularmente deſtinado.

7. Se a força armada, que deve dar Comboy aos Navios mercantes, coſtuma ancorar, e eſtacionar-ſe em lugar differente do porto da ſahida dos meſmos, como a Bahia de *Bulfields*, na Ilha da Jamaica, *Downs*, e *Spithead* a reſpeito do Tamiſe, e portos adjacentes de Inglaterra; ſe o Navio ſegurado com clauſula de Comboy ſe fizeſſe á véla, partindo do porto da carga no deſignio de procurar, e ajuntar-ſe ao Comboy naquelle outro porto do geral *rendezvous*, ou ponto de reunião de todos que devem ſahir eſcoltados, julga-ſe immediatamente começada a viagem a riſco dos Seguradores; e todo o accidente que ſobrevier, he a cargo deſtes, ſegundo os uſos, e coſtumes do Commercio, que em controverſias mercantis são de toda a força, quando não ſe oppõem á razão, ou á Lei.

Até que diſtancia poſſa o Navio apartar-ſe do Comboy, ſem ſe perder a efficacia deſta garantia, he queſtão, que ſó ſe póde decidir pelo Regimento, ou Carta directorial, que os Capitães dos Navios tenhão recebido do Commandante do Comboy. O ſenſo commum dicta, que todo o Navio eſcoltado deve navegar na maior vizinhança poſſivel da força armada, que o protege; de ſorte, que já mais o perca de viſta, nem ſe impoſſibilite a diviſar os ſinaes que ſe fizerem, ou ſe difficulte o receber aſſiſtencia em occaſião de perigo.

A' garantia de Comboy póde unir-se na mesma Apolice á garantia de tempo. Como porém em algumas circumstancias a demora do Comboy faz perder a occasião de sahida no dia determinado, e muitas vezes ha incerteza do mesmo Comboy, ou da época da sua sahida, he prudencia acautelar-se na Apolice esta difficuldade, estipulando o Segurado o ficar subsistente o Seguro, não obstante faltar-se a qualquer das ditas garantias, ou a huma, e outra simultaneamente, seja qual for o motivo, ajustando-se com o Segurador sobre a quota do premio, tanto para o caso da permanencia, como da dissolução da garantia; pois variando por este modo os riscos, justo he que o premio se augmente, ou diminua na mesma proporção.

Em Inglaterra tambem se usa estipular o retorno do premio, quando na Apolice ha a clausula: *With Comvoy for the voyage, and arrive*, com Comboy para a viagem, e chegue. Nesta especie de garantia o Segurado inteiramente remove do Segurador o risco de preza; e por isso tem direito de requerer, e fazer-se-lhe o Seguro por menor premio, no caso de chegar o Navio a salvamento ao porto do destino, ficando em consequencia o Segurador obrigado a retornar, ou abater-lhe parte do premio correspondente á taxa proporcional, pela qual se tenha avaliado o perigo da guerra.

Ainda que na Apolice não se tenha estipulado a garantia de Comboy, (1) com tudo, se o Capitão do Navio, racionavelmente temendo os riscos de preza, procura algum lugar, ou porto, onde haja Comboy, para seguir o seu destino, debaixo de sua protecção do mesmo, e for por isso obrigado a pagar alguma cousa, tal despeza, como benefica aos Seguradores, e Inte-

te-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 41. §. 7.

tereſſados no caſco, e carga do Navio, reputa-ſe avaria groſſa, e deve ſer por elles ſatisfeita proporcionalmente.

O Capitão, que voluntariamente ſe aparta do Comboy, deve ſer punido, como infractor das ordens do Governo, e he reſponſavel além diſto aos Intereſſados por todas as perdas, e damnos. Alguns Capitães coſtumão praticar eſta fraude de colloio com os Proprietarios do caſco, e carga, a fim de poderem chegar mais depreſſa ao lugar do deſtino, e fazerem avantajoſas vendas dos effeitos, livrando-ſe da concurrencia dos outros, eſcoltados pelo meſmo Comboy. Contra eſta induſtria, contraria á fé pública, refere Emerigon (1) huma ordem dada pelo Miniſtro da Marinha de França aos Governadores Generaes, e Commandantes particulares das reſpectivas Colonias, para prohibirem que os Capitães, que ſe tiverem adiantado á chegada do Comboy, não poſsão vender as ſuas carregações, ſenão depois que a frota inteira houver entrado no porto. Eſta providencia he racionavel; ſalvo no caſo de urgente neceſſidade dos habitantes do meſmo porto; porém o facto, e caſtigo do Capitão não exime da reſponſabilidade aos Seguradores, ſe ſe tiverem na Apolice encarregado da barataria do Patrão.

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 51.

CAPITULO XVII.

Da Garantia de Neutralidade.

A Terceira efpecie de garantia he a de neutralidade, pela qual o Segurado affirma, que o Navio, e fua carga he propriedade neutral. Ella he muito ufada no tempo de guerra; e a formula nas Apolices Inglezas he, *Warranted neutral ship, and neutral property*. Por efta garantia, o Segurado remove do Segurador os rifcos a que efte ficaria expofto, fe a materia do Seguro foffe propriedade inimiga. Tal garantia, ou condição expreffa na Apolice, he muito differente das duas que fe deixão explicadas: fe ella não he cumprida, o contrato não caduca meramente pela quebra da garantia; mas he abfolutamente nullo defde o feu principio, pela fraude que radicalmente viciou a Apolice em confequencia do proprio facto do Segurado; pois affirmando fer o Navio neutral, e confeguindo com ifto o Seguro, fe acha depois ter, por meio de huma falfidade, pertendido indemnização da perda, á que elle fó deo caufa.

Não he affim nas duas antecedentes efpecies de garantias; porque, quanto á do Comboy, ella póde não fer cumprida fem culpa do Segurado; pois que a verificação de tal condição depende de factos de outros homens, e com tudo elle foffre o perjuizo, perdendo o beneficio do feu contrato. Tambem a garantia do tempo póde não fer fatisfeita, fem com tudo intervir falta do Segurado; porque efta he huma circumftancia, cuja execução depende de mil accidentes, como o tempo, ventos contrarios, reparos do Navio, falta de carga, negligencia, ou fraude do Capitão, e Equipagem, &c. Porém na garantia da neutralidade o Se-

gu-

gurado ao tempo do Seguro bem póde, ou deve ſaber ſe o Navio, ou carga ſegurada, he neutral; e ſe elle aſſevera que o he, não o ſendo; convence-ſe de culpado de falſidade deliberada, e incorre em torpeza moral; e por iſſo o contrato he a todos os reſpeitos originariamente nullo.

Do que ſe deduz, que poſto não aconteceſſe a perda por cauſa da declaração de ſer o Navio, e carga neutral, mas ſim por tempeſtade, ou outro accidente, com tudo, milita ainda mais forçoſamente a meſma razão, do que na quebra das outras eſpecies de garantias, quanto para o effeito de deſobrigar os Seguradores; porque pela falſidade, e fraude não ſe póde conſiderar que houveſſe, ou ſubſiſtiſſe o contrato.

He porém de advertir, que para ſe pertender cumprida eſta garantia, baſta que o Navio ſeja neutral ao tempo em que começão os riſcos; porque ſeria iniquo imputarem-ſe ao Segurado as conſequencias da guerra, que ſe rompe durante a viagem, tendo aliàs feito o ſeu Seguro em boa fé, e não havendo o Segurador exigido delle antes da aſſignatura da Apolice, que garantiſſe tambem o continuar o Navio ſempre neutral em todo o curſo da viagem ſegurada. O ſeguinte caſo baſtará para explicar a preſente regra.

O Navio Hollandez *Yonge Herman*, e ſua carga, foi ſeguro em Londres do Oriente a Rotterdão em 28 de Novembro 1780, *garantido Navio neutral, e propriedade neutral.* Eſte Navio foi aprezado por Embarcação de guerra Ingleza no curſo da ſua viagem a 25 de Dezembro daquelle anno, tempo, em que já havião começado as hoſtilidades entre Inglaterra, e Hollanda, ſuccéſſo acontecido a 20 do meſmo mez. Os Seguradores ſendo demandados para o pagamento do Seguro, recuſárão a indemnização, com o pretexto de não cumprimento da garantia da neutralidade. O Segurado

pro-

provou, que o dito Navio, e carga era verdadeiramente propriedade Hollandeza, ainda neutral ao tempo em que o mesmo Navio sahíra do porto do Oriente para o de Rotterdam. O Lord Mansfield, que presidio a este Juizo, decidio contra os Seguradores, fundando-se em que pela garantia da neutralidade, do modo que se achava na Apolice, o Segurado expuzera a verdade, e só affiançára o estado do Navio, e sua carregação, tal qual era realmente na época do contrato, e ao principio dos riscos; que os Seguradores não tendo exigido delle garantia ulterior da continuação da neutralidade, por todo o curso da viagem, erão vistos tomar sobre si todos os successos, e riscos futuros de rompimento de guerra, hostilidades, embargos, &c. que sendo ainda neutral o Navio, quando sahíra do Oriente, isto bastava para se considerar verificada a garantia, e serem os seguintes hazares maritimos por conta dos Seguradores; bem assim quando garantindo-se ser o Navio forte, e bem apparelhado, acontece depois por fortuna de mar o constituir-se innavegavel, ou soffrer outro damno, e com tudo o Segurador permanece responsavel.

Como as questões dos Seguradores sobre o não cumprimento da garantia de neutralidade, costumão excitar-se depois do sinistro da preza, e subsequente condemnação do Navio, e sua carga, declarando-se ser de propriedade inimiga nos Almirantados, ou Consulados da Potencia aprezadora, e muitas vezes taes condenações são injustas, ou pelas decisões arbitrarias dos Juizes, ou pelas ordens, e Regulamentos vexatorios dos respectivos Governos, que mandão julgar como boas, e legitimas prezas as que se não podião considerar taes pela Lei das Nações, ou Direito das gentes, confiscando-se em consequencia Navios, e suas carregações, que aliàs são verdadeiramente de propriedade neutral,

e

e não pertencendo eſtas á claſſe dos bens denominados de contrabando de guerra, he neceſſario fixar a regra ſobre o effeito das Sentenças dos ditos Almirantados, e Conſulados, relativamente á deſobriga, ou reſponſabilidade dos Seguradores, nos caſos de haver nas Apolices a garantia de neutralidade.

As regras eſtabelecidas na pratica de julgar de Inglaterra, são as ſeguintes. (1)

A ſentença de condemnação de qualquer Tribunal, ou Almirantado eſtrangeiro, que declara ſer boa preza algum Navio, e ſua carga, he prova concludente, e authentica de ſer huma, e outra couſa propriedade não neutral, para o effeito de deſobrigar ao Segurador que tomaſſe o Seguro debaixo da garantia de neutralidade, quando a face da meſma Sentença apparece ſem a menor ambiguidade, que eſte fora o fundamento da condemnação; e ao meſmo tempo ſe moſtra, que no acto do exame do Navio pelos Aprezadores, ou em tempo idoneo da Reclamação judicial, não ſe apreſentárão os documentos legaes, que, ſegundo a Lei geral das Nações, são neceſſarios para fazer conſtar ſer tal Navio, e o nelle conteudo, propriedade verdadeiramente pertencente a ſubdito de Potencia neutral, e haver o meſmo Navio ſido adquirido por Eſcritura pública anteriormente á época das hoſtilidades entre as Nações belligerantes.

Conſequentemente permanecem reſponſaveis os meſmos Seguradores, ſe a Sentença he eſcura, ou não contém o eſpecifico fundamento de não ſer o Navio, e ſua carga propriedade neutral; ou poſto o contenha, he com tudo contradictoria á prova dos autos; ou foi proferida em conformidade a alguns Regulamentos da Potencia aprezadora, que aliàs são arbitrarios, oppreſſi-

(1) Park Cap. 18. pag. 352. Wesket verb. *Admiratty*.

ſivos, e exorbitantes da Lei geral das Nações, e erão ignorados por ambas as partes na época do contrato; neſte caſo, não obſtante a dita Sentença, conſidera-ſe verificada a garantia da neutralidade, ſe o Segurado produz documentos legitimos, donde moſtre que os bens ſeguros erão verdadeiramente propriedade neutral, e que no curſo da viagem, ou á viſta do Aprezador, o Capitão do Navio ſe comportára de modo, que não perdeſſe a ſua neutralidade, ſegundo o Direito das gentes: ſendo juſto, que provando o Segurado o cumprimento do que aſſeverára na Apolice, preſtem-lhe os Seguradores a indemnidade promettida, ſem embargo da condemnação do Navio, e carga; que em tal caſo ſe convence de notoriamente injuſta, e de mera força, cujo damno ſó póde ſer por conta dos meſmos Seguradores, como huma conſequencia do ſiniſtro da preza, que ſobre ſi havião tomado, o qual ſempre os grava, ſeja juſta, ou injuſta, iſto he, feita (1) ſegundo as Leis da guerra, ou contra as meſmas Leis por violencia, e abuſo de poder; tanto mais, que por Direito commum, o facto dos Principes, e a injuſtiça da Sentença dos ſeus Magiſtrados, e Tribunaes ſe conſiderão caſos fortuitos, (2) que devem por tanto ſer a cargo dos Seguradores, pela generalidade das clauſulas da Apolice.

Acclarar-ſe-hão eſtas regras com os ſeguintes exemplos. (3) Fez-ſe em Londres o Seguro do Navio Toſcano *Thetis*, *garantido neutral*, e igualmente a ſua carga, conſignada a Londres, ſendo os Proprietarios reſidentes em Liorne. Sendo aprezado por hum Corſario Heſpanhol, foi em Heſpanha condemnado como boa pre-

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 18. e 20. (2) L. 11. ff. *de Evictionibus*. L. 2. §. 9. ff. *Siquis cautionib.* L. 52. §. 18. ff. *pro Socio.* (3) Park Cap. 18. pag. 363.

preza ; com o fundamento de que o Navio recusára o exame no mar, e resistíra, fazendo fogo contra o Corsario. Os Seguradores com o pretexto da Sentença do Tribunal de Hespanha, não quizerão pagar ao Segurado; porém o Almirantado de Londres decidio contra elles, com o fundamento de que na dita Sentença não se julgára ser a propriedade não neutral; que a resistencia do Capitão em se não deixar examinar, e resistir com força, não legitimava por isto só a preza; porque semelhante resistencia he hum simples acto de força superior, real, ou presumida do Capitão, a que se póde resistir, e vencer por outra opposta; e todo o que vai examinar hum Navio no mar, ou o detem, considera-se por Direito das gentes, fazello por sua conta, e perigo: se ahi acha alguma cousa de contrabando de guerra, ou propriedade inimiga, he justificada a sua conducta, aliàs paga as custas da detenção illegitima, como he prática do Almirantado de Londres, quando a parte aggravada o requerer. A preza, e subsequente condemnação, que he feita por Ordenanças particulares de algumas Potencias belligerantes, que não são conformes, ou não fazem parte da Lei das Nações, entra na generalidade dos riscos da Apolice, que são a cargo dos Seguradores. Todo aquelle que faz algum Seguro de seus bens, he obrigado tão sómente a consultar as Leis do paiz, donde sahe, e para onde se destina o Navio, a fim de se regular em consequencia, e não ás arbitrarias Ordenanças das outras Potencias, posto se achem em guerra, por se dever presumir, que estas se conformão á Lei geral das Nações, fundada nos principios eternos de justiça, que dirigem a todo o Mundo, e que devem ligar os Soberanos que detestão a barbaridade, ainda nas discordias politicas.

Fez-se o Seguro em Londres de hum Navio (1) *garan-*

(1) Park pag. 362.

rantido Portuguez: ſendo aprezado por hum Corſario Francez, e levado a França, foi ahi condemnado, com o pretexto de ter hum ſobre-carga Inglez a bordo. Os Seguradores recuſárão o pagamento do Seguro, viſta a dita condemnação. O Lord Mansfield decidio a favor do Segurado, com o fundamento de que a condemnação do Navio era apoiada em huma Ordenança de França meramente arbitraria, oppreſſiva, e oppoſta á Lei das Nações; que ſe o Segurado a ignorava, a ſua boa fé o defendia; ſe o Segurador a ſabia, devia indagar ſe havia tal ſobre-carga a bordo, e não deſtruir extemporaneamente o contrato válido, quando verdadeiramente ſe moſtrava cumprida a garantia da neutralidade.

O Navio *Rainha de Portugal* foi ſeguro em Londres, de Lisboa a Bombaim, *garantido Navio Portuguez*; ſendo aprezado em Dezembro de 1782 pelos Francezes, debaixo do commando de Mr. de Suffrein, foi condemnado por boa preza em conſequencia de hum Regulamento de França, relativo á navegação dos neutraes, que declara de legitima preza todo o Navio de conſtrucção do inimigo, cuja eſcritura de venda á neutral não tenha data anterior ás hoſtilidades. Ora tal era o dito Navio, que havia ſido conſtruido em Bombaim, e navegava debaixo de Bandeira Ingleza, até 1781, tempo, em que tomou a Bandeira Portugueza. Os Seguradores que diſputárão o pagamento, forão abſolvidos no Almirantado de Londres, com o fundamento de que juſtamente ſe havia no Almirantado de França decidido, ſegundo o Direito das gentes; viſto que nas expoſtas circumſtancias, os Segurados não tinhão provado a neutralidade do Navio, e por tanto o contrato era nullo pelo não-cumprimento da garantia da neutralidade.

FIM DO TOMO PRIMEIRO.

CONTINUAÇÃO
DOS
PRINCIPIOS
DE
DIREITO MERCANTIL.

PARTE II.

INDICE.

PARTE II.

Da Dissolução do Contrato do Seguro.

PAR-

PARTE III.

Da Execução do Contrato do Seguro.

CAPITULO I.

Das Obrigações, Direitos, e Acções do Segurado em execução da Apolice.



Contecendo o ſiniſtro, ou diſſolvida a Apolice *ſem fraude*, o Direito Mercantil impõe ao Segurado algumas obrigações a favor dos Seguradores, aſſim como lhes dá certos direitos, e acções a bem de ſeus intereſſes; a fim de que o Contrato do Seguro, ſendo válido na origem, ſe execute em boa fé, e com ſatisfação da juſtiça de ambas as partes.

A primeira obrigação do Segurado, depois do ſiniſtro, he tratar da ſalvação do Navio, e ſua carga, ſe eſtá em circumſtancias de fazello, denunciando, quanto mais depreſſa, o caſo aos Seguradores, a fim de poderem eſtes providenciar o poſſivel recobramento, e boa arrecadação da propriedade ſiniſtrada.

A ſegunda obrigação he de ſe munir dos documentos neceſſarios á verificação da perda, e do intereſſe de que pertende a indemnização, apreſentando aos Seguradores os meſmos documentos em tempo idoneo.

Aquella denúncia, e eſta apreſentação de documentos he igualmente indiſpenſavel no caſo do eſtorno,

ou diſſolução d'Apolice *ſem fraude do Segurado*, quando eſte pertende a reſtituição, e retorno do premio; ſendo aſſim juſto, para que os Seguradores fiquem certos de já eſtarem livres da reſponſabilidade da reſpectiva Apolice, e poderem em conſequencia tomar as ſuas medidas nas operações ulteriores de outros ſeguros, de cujo beneficio ſerião privados, talvez não os acceitando em occaſiões favoraveis, e eſperançoſas, na conſideração de eſtarem gravados de grande riſco, que tinhão razão de preſumir pendente.

Os direitos, e acções do Segurado tendem a compellir os Seguradores á *Preſtação da Indemnidade*, no caſo do ſiniſtro total, ou parcial; e ao *Retorno do Premio*, no caſo da diſſolução d'Apolice ſem fraude.

Para procedermos com ordem, trataremos: 1.º da *Salvação*, e ſuas eſpecies: 2.º da *Preſtação da Indemnidade*: 3.º do *Abandono*: 4.º das provas neceſſarias á execução d'Apolice depois da perda: 5.º do Retorno do premio: 6.º das Acções competentes aos Seguradores contra os Segurados, e da ordem judicial nas cauſas de ſeguros.

CAPITULO II.

Da Salvação.

S*Alvação*, em Direito Maritimo, ſignifica em geral o acto, pelo qual o Navio, peſſoas, e bens nelle transportados ſe livrão e ſalvão da perda total de fogo, naufragio, pirataria, preza, ou outro deſaſtre de fortuna de mar, ſeja por esforços da propria Equipagem, ſeja pela concorrencia, actividade, e perigo de quaesquer, que trabalhaſſem no meſmo miniſterio. (1)

Tam-

(1) Allan Park Cap. 8. Beawes lex Mercatoria p. 146. Weskett v. *Salvage*.

Tambem ſe diz *Salvação* em ſentido mais particular o premio, ou recompenſa concedida aos que preſtárão aſſiſtencia, e ajuda para ſalvar-ſe o Navio, e ſua carga, e peſſoas alli exiſtentes, de qualquer genero de perigo do mar. Os Inglezes chamão a eſte premio *Salvage*.

Salvação genericamente tomada recebe diverſas denominações, ſegundo o objecto, natureza do caſo, e meio, com que ſe ſalva, e ſe obtem, em todo, ou em parte, a propriedade ſiniſtrada: diz-ſe por tanto *Repreza*, *Reſgate*, *Recobramento*, *Reclamação*.

Repreza, ou *Retomadia* he o acto, pelo qual o Navio, tendo ſido aprezado por Inimigos, ou Piratas, he ſalvo da preza, ou pilhagem, por ſer retomado por algum outro Navio Nacional, ou de Potencia Alliada, ou Neutra, que ſe apoderou do meſmo Navio aprezado, ſeja por força effectiva, ſeja por abandono, que á ſua viſta delle fizeſſe o Aprezador, por o conſiderar de maiores forças. Os Francezes chamão a eſte meio de ſalvação *Recouſſe*, e os Inglezes *Recapture*, de que já indicámos alguns principios na Parte I. deſtes Elementos Cap. 43.

Reſgate he a ſalvação do Navio aprezado obtida por compoſição feita com o Inimigo, ou pirata, aſſim no mar, como no porto, onde tenha ſido conduzida a preza: e ſe póde definir eſta compoſição hum contrato de Direito das Gentes, pelo qual mediando certo preço, ou beneficio para o Aprezador, o Capitão do Navio aprezado, ou outra Peſſoa intereſſada, conſegue que elle relaxe, e dimitta de ſi os prizioneiros com o meſmo Navio, e ſua carga, reintregando-ſe tudo no ſeu antecedente eſtado pelo direito, que ſe diz de *poſtliminio*, como ſe o Navio nunca eſtiveſſe em poder de Inimigos.

Recobramento, ou *Recuperação*, ainda que ſeja hum

termo applicavel a todo o genero de cobrança, e reintegração de posse de alguma cousa, com tudo na materia presente designa especialmente o acto de salvação de Navio, no caso de naufragio, varação, e encalhe; de sorte que pela diligencia, cooperação, e esforços, dos que prestárão soccorro, se chegasse a pôr o mesmo Navio fóra de perigo, ou ao menos a salvar as vidas, e aproveitar-se parte do casco, e carga em estado de algum valor. Os Italianos chamão a este acto *Recupero*; os Francezes *Sauvetage*.

Reclamação he toda a diligencia, ou acção judicial, pela qual o Capitão do Navio naufragado, embargado, aprezado, reprezado, confiscado e condemnado, ou os Interessados no casco, e carga procurão nos Consulados, ou Almirantados da Nação, ou Potencia, que fez o embargo, preza, repreza, confisca, e condemnação, que se levante o embargo, ou que se restitua a preza, por ser feita contra o Direito das Gentes, ou que seja retornado o Navio, e sua carga aos Proprietarios, e Interessados, pagando-se o competente premio da salvação nos casos da repreza, naufragio, &c.

Trataremos de cada hum destes modos de salvação distinctamente. Principiemos pela Repreza, que he o mais frequente, e o primeiro modo da salvação do Navio, depois do sinistro da preza.

Por Direito das Gentes, seja a guerra justa, ou injusta, seja declarada, ou de facto, o simples acto da occupação bellica, e força fysica, pelo qual o Inimigo, ou Pirata se apodera de algum Navio, supposto não decida por si só da legitimidade da preza, nem constitua irrevocavelmente perdido o dominio do respectivo Proprietario do casco, e carga; com tudo, he o que basta, para que o Reprezador adquira, pela Repreza, Recaptura, ou Retomadia, hum direito certo sobre a propriedade reprezada, ou para assenhorear-se della

ab-

abſolutamente, como de couſa já pertencente ao Inimigo, ou para exigir huma recompenſa proporcional ao trabalho, e perigo da repreza, a titulo de *Salvação*. (1)

Qual porém ſeja eſſe tempo, além do qual o Reprezador poſſa fazer ſeu o Navio, e carga reprezada, não ſe acha aſſentado por uniforme Lei das Nações da Europa; e os Eſcritores, que tratárão do Direito da Guerra, varião de pareceres, e a ſua authoridade, poſto que reſpeitavel, he incompetente em negocio deſta natureza; e cada Potencia Maritima tem ſobre iſſo ſua legislação particular, em que frequentemente mais ſe conſulta a força, e animoſidade Nacional, do que a juſtiça, e a humanidade.

Já na I. Parte deſtes Elementos Cap. 41. e 43. indicámos o Direito de França, e Inglaterra a eſte reſpeito. Pelas Ord. de Mar. de França Liv. 3. Tit. 9. *das Prezas* Art. 8. ſendo reprezado algum Navio por Corſario Francez, tendo eſtado 24 horas em mãos do Inimigo, he havido por boa preza; e ſendo reprezado antes das meſmas 24 horas, deve ſer reſtituido aos Proprietarios do caſco, e carga, pagando eſtes hum terço do reſpectivo valor, que ſe conſidera o premio da ſalvação. (2) Sendo porém a repreza feita por Embarcação de guerra da Coroa, qualquer que foſſe o tempo, em que eſtiveſſe em poder dos Inimigos, he reſtituido o Navio, e o nelle contendo aos originarios ſenhorios, pagando eſtes *razoada gratificação* a beneficio da Equipagem, conforme o arbitrio do Almirantado. Aſſim foi determinado por huma Declaração Real, que tranſ-

(1) Emerigon Cap. 12. Sec. 23. (2) Vid. Velin Com. ao dito Artigo 8. 9. e 10. Vide as novas Determinações do Reinado de Luiz XVI. na Encycloped. method. art. *Armateur*, *Corſaire*, e lugares parallelos.

transcreve Emerigon Cap. 12. Sec. 23, e que he fundada em rigorosa justiça; porque semelhante repreza não sendo feita por especulação mercantil, dispendio, e risco dos Armadores particulares, munidos de Commissão pública, ou *Cartas de Marca*, mas sim por força de hum dever, e serviço público, não póde dar ao Soberano direito compativel com a Dignidade suprema de se appropriar dos bens de seus subditos, espoliados pelos inimigos do Estado, tirando proveito da calamidade daquelles, cujas pessoas, e fortunas he obrigado a proteger.

Em Inglaterra pelo ultimo Acto de Preza do anno 33 do actual Reinado de George III. Cap. 66. tratando-se das reprezas de Navios, e suas carregações, pertencentes aos subditos da Gram Bretanha, e Irlanda, he determinado, que sejão restituidos os mesmos Navios, e suas carregações aos originarios Proprietarios, qualquer que fosse o tempo que estivesse a preza em poder dos Inimigos, pagando-se a oitava parte do respectivo valor a titulo de salvação (*Salvage*), a beneficio da Equipagem do Reprezador, sendo a repreza feita por Embarcação de guerra da Coroa; e a sexta parte, sendo feita por Corsario da Nação. Do que se patentea, que o Governo Britanico admitte em todo o tempo, em materia de preza, o direito de *postliminio*, não considerando já mais alterada a originaria propriedade por causa da mesma preza, ficando os Proprietarios unicamente gravados com o encargo de satisfazerem aos Reprezadores aquelle premio, que o Estatuto perfixa, e que he comparativamente com o de França o mais equitativo, e modico; bem entendido, que este premio se deduz precipuo, e independente das despezas indispensaveis da Reclamação do Navio no Almirantado.

A justiça, e necessidade de se pagarem as despezas da salvação do Navio, e sua carga, e ainda de se conce-

ce-

ceder alguma gratificação excedente ao valor das mefmas defpezas, he de fi evidente, não fó no cafo da repreza, mas tambem em qualquer outro, em que fe livra o Navio da ruina total; pois não póde haver coufa mais racionavel, do que o conceder-fe huma recompenfa áquelle, que, por feu trabalho, e rifco da propria vida recobrou a propriedade alheia, tirando-a do poder do inimigo, ou de perigo de fubmersão, naufragio, ou perda de igual confequencia. Por efta caufa todos os Eftados Maritimos, defde as antiquiffimas Leis de *Rhodes*, e depois as de *Oleron*, tem feito Regulamentos para fixarem o preço da *Salvação* em alguns cafos, deixando-o em outros ao arbitrio do Juiz, conforme as particulares circumftancias que devão motivar hum premio proporcional ao trabalho, e perigo.

No noffo Reino adoptou-fe fubftancialmente nefta materia a Legislação de Inglaterra, que já apontámos, e que mais extenfamente fe póde ver no Alvará de 9 de Maio de 1797, que veio ampliar, e corrigir o antigo Regimento das prezas. Vide Appendix a efte Capitulo.

He de notar, que na Legislação indicada, tanto em Inglaterra, como neftes Reinos de Portugal, fó fe confiderou o cafo da repreza de Navio Nacional feita por Corfario, ou Embarcação de guerra da mefma Nação; mas omittio-fe o cafo, quando ella he feita por Corfario, ou Embarcação de guerra de Potencia Alliada. He verdade que o Soberano de cada Paiz não póde eftender a fua Legislação além do feu territorio, nem prefcrever regras de conducta aos Eftados independentes. Com tudo por identidade de razão, ou ao menos por huma analogía bem racional, o mefmo direito he natural e reciprocamente applicavel a refpeito das reprezas feitas pelos Alliados, e Auxiliares, vifto fazerem caufa commum, e ferem por confequencia os refpecti-

vos

vos direitos, e interesses de certo modo identificados, segundo a profunda doutrina de Watel, Author Capital em materia de Direito das Gentes. Liv. 3. Cap. 14. As Ord. de Mar. de França Liv. 3. Tit. 9. *das Prezas*, e Tit. 10. se conformárão parcialmente a esta doutrina, ibi: „ Os Navios, e effeitos de nossos *Vassallos*, ou *Alliados* restaurados *do poder de piratas*, e reclamados „ em hum anno, e dia da declaração, que disso se fizer „ ao Almirantado, serão restituidos aos Proprietarios, „ pagando estes hum terço do valor do Navio, e mercadorias pelas despezas da retomadía.

Pelo que he de esperar da Dignidade do Governo Britanico, e sua estreita Alliança, e harmonia com a Coroa de Portugal, que faça restituir aos Portuguezes os seus Navios, reprezados do poder dos Francezes por Embarcações Inglezas, e que se achão reclamados no Almirantado de Londres pelos Proprietarios: tanto mais que o Almirantado de Lisboa, por hum systema de justiça, e pratica de julgar uniforme, tem mandado entregar aos Proprietarios os Navios Inglezes, reprezados por Embarcações Portuguezas, ainda sem esperar que se praticasse a reciprocidade que na sobredita Legislação do Alvará de 9 de Maio de 1797. §. 5. se estabeleceo como regra a respeito das reprezas dos Navios das Potencias Alliadas feitas pelos Navios Portuguezes.

O que se tem dito procede rigorosamente no caso de repreza feita ou por ataque immediato, ou por incursão imminente da Embarcação do Reprezador, que obriga ao Inimigo, ou Pirata a arrear bandeira, entregando-se prizioneiro, ou a ceder da preza, fugindo pela apparencia, e presença de força, que considera maior, e irresistivel. Porém se o Navio aprezado fosse depois achado, e protegido por outra Embarcação em consequencia de espontaneo abandono feito pelo Apre-

za-

zador em razão de tempeſtade, ou outro accidente, entrando o meſmo Navio, por virtude de tal abandono, em todos os ſeus direitos, deve ſer reſtituido aos Proprietarios; e a Equipagem da Embarcação, que o tiver livre do perigo de preza, ſó tem direito a huma *honeſta recompenſa*, ſegundo o arbitrio do Juiz, conforme as circumſtancias do caſo, como he racionavel decisão do célebre Codigo do *Conſulado do Mar*, que antigamente teve em toda a Europa grande authoridade em negocios maritimos. (1)

Se o Navio aprezado he reprezado pelo valor da propria Equipagem, que (ſem perfidia, ou offenſa do Direito da guerra) ſacode o jugo do Inimigo, ou ſe eſcapa do ſeu poder pela fugida, a meſma Equipagem não tem direito ao *ordinario premio da ſalvação*, porque he do ſeu dever fazer todo o poſſivel por recobrar o Navio confiado á ſua guarda; tanto mais, que niſto não ſó defende os intereſſes dos Proprietarios do caſco, e carga, ſenão tambem a ſua liberdade, bens, e ſoldadas, que não vence ſenão chegando o Navio a ſalvamento ao porto do deſtino. (2)

Sendo algum Navio abandonado pela propria Equipagem por juſto temor de imminente, e inevitavel perigo de cahir em mãos do Inimigo (o que não he licito ao Capitão, ſenão no caſo de extremidade, e de conſelho, e aſſenſo dos principaes Officiaes, e Marinheiros) e ſe comparecendo outro Navio, e achando aquelle em abſoluto abandono, tomaſſe delle poſſe, ou obſtaſſe, com a ſua preſença, e protecção, á preza, antes que o Inimigo ſe tiveſſe apoderado do meſmo, a Equipagem de tal Navio, que ſobreveio neſtas circumſtancias, ſó tem direito a huma *recompenſa ſimples*, e não póde exigir o premio legal da ſalvação, porque não ſe verifica neſte caſo a repreza; pois eſta ſuppõe já ter ſido aprezado

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 24. (2) Emerig. Cap. 12. Sec. 25.

o Navio, que depois foi ſoccorrido, e protegido pela apparencia do outro, que affugentou o Inimigo. (1)

CAPITULO III.

Do Reſgate.

O Reſgate he o ſegundo modo de ſalvação do Navio, acontecendo o ſiniſtro da pirataria, ou preza. Elle póde ſer feito ou pelo Capitão do meſmo Navio, ou pelos Proprietarios do caſco e carga, ou pelos Seguradores, antes ou depois das 24 horas, ſeja em mar alto, ſeja no lugar em que tiver ſido conduzida a preza. (2)

Se os Proprietarios ſe achão para darem as ſuas ordens a bordo, ou na vizinhança, e facilidade de ſerem conſultados, o Capitão não póde, ſem participação, e authoridade dos meſmos, ingerir-ſe a fazer o reſgate; mas ſe não eſtão neſtas circumſtancias, a elle privativamente pertence (havendo primeiro conſelho dos Officiaes do Navio) diligenciar, e concluir com o Aprezador ou Pirata, o reſgate a melhores condições poſſiveis; e fazendo-o, he viſto contratar em qualidade de procurador dos reſpectivos Donos, e Intereſſados auſentes, ſem que por eſte acto nada poſſa adquirir para ſi, mas tão ſómente por conta daquelles que repreſenta, e cujos direitos, e intereſſes ſe conſidera terem ſido entregues á ſua fidelidade, e guarda.

Em conſequencia deſte principio, e a fim de ſe não dar anſa aos Capitães de Navios de prevaricarem no ſeu miniſterio, entregando-ſe ao Inimigo por cobardia, e na

(1) Emerigon Cap. 12. Seff. 26. (2) Emerigon Cap. 12. Sec. 21. e ſeg. Valin ao Liv. 3. das Ord. Mar. Fr. Tit. 9. das Prezas Art. 18., e Tit. dos ſeg. Art. 66. e 67, e Tit. das Avarias Art. 6. Weskett v. *Ranſon.*

na eſperança de tratos para elles lucrativos, mas em perjuizo dos Proprietarios, he juſtamente determinado neſte Reino pelo Alvará de 9 de Maio de 1797. §. 8. que ſejão nullas as doações feitas pelos Inimigos aos Capitães dos Navios aprezados; e que as Embarcações, e effeitos doados ſejão reſtituidos a ſeus donos: e eſta diſpoſição he conforme ás antigas Leis, e uſos Maritimos, de que faz menção o célebre Author de Guidon de la Mer Cap. 6. Art. 2. vid. *Emerigon* Cap. 12. Seſſ. 21. §. 4.

Se os Proprietarios ſe achão a bordo, a elles pelo ſeu intereſſe, e como Procuradores legaes, e preſumidos dos Seguradores, toca fazer o reſgate: e igualmente o podem fazer, ſendo o Navio conduzido a algum porto, onde elles eſtejão, ou poſsão com preſteza mandar as ſuas ordens. He porém de advertir, que podem fazer o reſgate ou por ſua conta, e riſco, ou pela dos Seguradores.

No Art. 66. da Ord. de Marinha de França Tit. *dos Seguros* he eſtabelecido, que, no caſo de preza, os Segurados poderão reſgatar os ſeus effeitos ſem eſperar por ordem dos Seguradores, ſe lhes não tem podido dar aviſo; com a condição porém de lhes participar depois por eſcrito da compoſição que tiverem feito.

Valin commentando eſta Ordenança, obſerva, que ſó he neceſſario dar aviſo aos Seguradores, quando o Segurado quer que o reſgate ſeja feito por conta delles; mas ſe o quer fazer por conta propria, não tem obſtaculo algum; e em tal caſo a propriedade aprezada he reſtabelecida no ſeu primeiro eſtado *pelo direito de poſtliminio*, e o Navio continúa, como antes, a navegar a riſco dos Seguradores, a quem o reſgate vem a ſer abſolutamente eſtranho.

Porém ſe pertende que o reſgate ſe faça por conta dos Seguradores, he neceſſario que, ſem perda de

tempo, aſſim lhes participe; e neſte caſo elles tem a eſcolha de acceitarem ou não a compoſição a ſeu proveito *á proporção de ſeu intereſſe*; porém acceitando, são obrigados a determinarem-ſe promptamente, fazendo eſſa declaração incontinenti, e contribuirem immediatamente ao pagamento do reſgate, correndo os riſcos do retorno: aliàs devem pagar as ſommas por elles ſeguradas, ſem poderem pertender couſa alguma dos effeitos reſgatados. Tal he a diſpoſição da dita Ord. Art. 67. Aquella reſpoſta dos Seguradores deve ſer dada ſem a menor ambiguidade, e ſem demora; pois cada momento traz mudanças de noticias, que influem na perda, ou ganho da compoſição, cuja avantagem depende do azar. Se os Seguradores querem ganhar, he neceſſario porem-ſe no riſco de perder.

He com tudo de notar, que os Seguradores podem deixar de reſponder ao aviſo que o Segurado lhes faz do ſiniſtro da preza para providenciarem ao reſgate, ou ao ſeguro delle; pois, como já ſe diſſe, he de ſeu arbitrio acceitallo, ou recuſallo, ſegundo entenderem convir-lhes; não havendo Lei, ou razão, que os obrigue a tomar a ſeu cargo as conſequencias de ſemelhantes compoſições; que talvez os exponhão a maiores perdas. Porém não reſpondendo em tempo idoneo, decahem de todo o direito do reſgate; e o Segurado póde fazello por conta propria, ſalvo o ſeu direito para exigir dos meſmos Seguradores a importancia ſegura. Mas neſtas circumſtancias, aſſim como os Seguradores não podem pertender couſa alguma do Navio, e effeitos reſgatados, tambem o Segurado não póde forçallos a contribuir a tal reſgate, que lhes fica ſendo eſtranho.

Se os Seguradores, ſendo notificados da preza, tomão ſobre ſi o fazer o reſgate, eſte fica todo a ſeu proveito, e riſco; e effeitoando-o, vem a ſer os Compradores, e Proprietarios da couſa ſegurada á propor-

ção

ção do ſeu intereſſe, iſto he, da importancia, de que havião tomado o ſeguro na meſma couſa: devem porém acceitar o abandono dos Seguradores, e pagar-lhes a ſomma ſegura, correndo os riſcos do retorno, não já como Seguradores, mas como novos Proprietarios, ſubrogados de pleno direito em lugar dos antecedentes donos do Navio, e carga ſegurada. E quando em tal caſo offereção depois a eſtes o reſtituir-lhes a ſua propriedade, para ſe diſpenſarem de ſatisfazer o preço do reſgate, e a importancia, que fazia o objecto do ſeguro, não podem conſtrangellos a iſſo.

O reſgate no mar ſe faz de dous modos. O primeiro, e o mais ordinario, conſiſte em ajuſtar o Capitão do Navio com o Aprezador, o dar-lhe, em preço da compoſição, huma ſomma determinada, pela qual o meſmo Capitão lhe fornece huma letra de cambio, pagavel em algum lugar a aprazimento do meſmo Aprezador, entregando-ſe-lhe *Refens*, iſto he, huma, ou mais peſſoas de conſideração do Navio, que ſirvão de penhor para cumprimento do trato. O ſegundo modo conſiſte em dar-ſe ao Aprezador dinheiro, ou parte dos effeitos, que eſtão a bordo. Em hum, e outro caſo he eſtilo ſubminiſtrar o Aprezador ao Capitão do Navio reſgatado hum *Bilhete de reſgate*, em que vão declaradas as condições, com que foi feita a compoſição, o qual ſerve de *ſalvo conducto* para não ſer o meſmo Navio outra vez aprezado por Embarcação de guerra da meſma Nação, até chegar ao porto, que ſe lhe deſtinou no dito Bilhete; com tanto que ſe não deſvaire da linha da viagem alli perfixa, e dos demais termos do ajuſte: aliàs, violando-ſe as condições do reſgate, e ſendo outra vez tomado, he havido por boa preza.

Deve-ſe guardar a palavra dada ao Aprezador, ſeja Inimigo reconhecido por Direito das Gentes, ſeja hum Pirata, e ladrão do Mar: aſſim o exige a invio-

la-

labilidade da fé humana, e o intereſſe da Navegação. Pelo que o Bilhete do reſgate he legitimo, e obrigatorio em todos os ſeus termos. O procurar-ſe depois com a poſſivel preſteza a liberdade do Refens; e indemnizallo de toda a perda, he hum dever ſagrado, e impreterivel, viſto ſer a beneficio da peſſoa, que teve a generoſidade de ſacrificar-ſe aos inimigos pela ſalvação commum. Por tanto a letra de cambio, ſacada a favor do Aprezador, ou Pirata, deve ſer paga pontualmente; e com a meſma exacção convem que ſe cumprão quaesquer outras condições acordadas. E ainda que o Refens faleceſſe, ou tiveſſe a vilania de fugir, ſempre ſubſiſtirião as obrigações contrahidas com o Aprezador, pois são independentes da exiſtencia do meſmo Refens, que he requerida tão ſómente em caução, e ſegurança do eſtipulado; ſendo certo em Direito, que a perda do penhor por caſo fortuito não livra ao devedor da obrigação. (1)

O preço do reſgate, e mais deſpezas da demora, e livramento do Refens reputão-ſe avaría groſſa, a que devem contribuir todos os Intereſſados no caſco, e carga, e por conſequencia os Seguradores, por cuja conta tiver ſido feito o meſmo reſgate. He diſpoſição do Art. 6. das Ord. de Mar. de França Tit. *das Avarías*. Vide Valin a eſte Art.

Se o reſgate foi feito por conta dos Seguradores, não pódem eſtes deixar de ſatisfazer a ſua parte reſpectiva áquelle, que pagou o total; ainda que pretextem o dever-ſe regular o reſgate como avaría groſſa, em conformidade aos Artigos 19. e 20. das Ord. de Mar. de França Tit. *do frete*; pois vindo a ſer Co-proprietarios dos effeitos reſgatados, proporcionalmente á impor-

tan-

(1) *Nec apetitione debiti (creditor) ſubmovetur; niſi inter contrahentes placuerit, ut amiſſio pignorum liberet debitorem.* L. 6. Cod. de Pignorat. act.

tancia segurada, participaráõ depois, activa, e passivamente, da avaría grossa, que se houver de regular entre os Interessados no casco, e carga, se o Navio resgatado chegar felizmente ao porto do destino.

O calculo para a liquidação, e distribuição das despezas occasionadas pelo resgate póde-se fazer pelo methodo insinuado por Emerigon Cap. 12. Sec. 21. §. 9. pag. 474.

Havendo o Navio sido resgatado pelo seu Capitão, ou outra pessoa, *por conta de quem pertencer*, pura, e simplesmente, isto he, sem a condição de chegar, ou não a salvamento a bom porto, perdendo-se o mesmo Navio por tempestade no mar, varação, roubo dos effeitos em terra, ou por ser de novo aprezado, antes de chegar ao seu destino, he questão, se póde considerar-se desfeita a obrigação de pagar-se a letra de cambio, ou outro qualquer preço da composição; e de quem o Resgatador tenha direito de exigir o preço do resgate, e a indemnização das despezas do livramento do Refens, que ficou em poder do inimigo.

O Refens não tem direito a alguma recompensa, ou gratificação da parte dos Proprietarios; mas a razão, os sentimentos da humanidade, a fé pública, a honra nacional de concerto bradão a seu favor, para ser posto em liberdade, e indemnizado de toda a perda. Deixallo no cativeiro sería violar os direitos da guerra, e ser culpado de negra perfidia, e enorme ingratidão para com o Bemfeitor commum. Porém não he menos incontestavel, que em todo o caso o Corsario tem direito de retello em cativeiro, até ser pago do preço do resgate.

He certo que o Capitão do Navio, ou outra pessoa, que fizesse o sobredito resgate, em qualidade de Preposto dos Proprietarios do casco, e carga, tem cumprido nisso com o seu dever, na intenção de utilizar a

to-

todos os Intereſſados; e por tanto naquelle caſo não ficou ſujeito á reſponſabilidade alguma; pois havendo procedido em boa fé, por força de ſeu officio, e por conta de quem pertenceſſe, não ſeria juſto que foſſe compellido a ſoffrer damno em negocio, de que não podia tirar para ſi proveito. Pelo que os ditos Proprietarios, e por conſequencia os Seguradores na parte do intereſſe que ſegurárão, são obrigados *cumulativa*, e *proporcionalmente* á ſatisfação do reſgate, e mais deſpezas feitas com o Refens até ſer poſto em liberdade, e ſegurança no lugar do ſeu deſtino, entrando cada hum em contribuição por exacto rateio, não podendo deixar de ratificar o ajuſte do reſgate, e ſoffrer as ſuas conſequencias, ainda que o exito não correſpondeſſe ao deſignio, ſegundo he regra de Direito em negocios deſta natureza, feitos em circumſtancias uteis, e a bem de auſentes, pois em contrario evento terião lucrado. (1)

Eſta materia não ſoffre difficuldade em Inglaterra, como ſe vê dos uniformes caſos julgados, que cita Weskett v. *Ranſon*: ella he coherente á franqueza, e illimitados poderes, que os Seguradores Inglezes dão ao Segurado nas clauſulas ampliſſimas, e exuberantes d'Apolice „ no caſo de perda, ou infortunio, ſerá licito aos
„ Segurados, ſeus Correſpondentes, Agentes, e Pro-
„ curadores o requerer, trabalhar, e diligenciar pela
„ defeza, ſalva-guarda, e recuperação dos ditos bens,
„ mercadoria, e Navio, ou de alguma parte delles,
„ ſem perjuizo a eſte ſeguro, a cujos encargos nós os
„ Seguradores contribuiremos cada hum, ſegundo a eſ-
„ timação, e quantidade da reſpectiva ſomma ſegu-
„ rada.

He de advertir que as ſoldadas das gentes de mar, poſ-

(1) *Sufficit utiliter negotium geſtum, licet diverſus ſit exitus.* L. 12. §. 2. ff. *de Neg. geſt.* . . . *eventum non ſpectamus, debet utiliter eſſe geſtum.* L. 10. in fin. ff. eod.

posto que privilegiadas a muitos respeitos, devem com tudo entrar em contribuição com os Proprietarios, e Seguradores nas despezas do resgate, visto ser este de commum utilidade a todos os Navegantes, e Interessados no feliz exito da viagem do Navio aprezado; tendo além disto os Marinheiros a particular avantagem de conservarem pelo resgate a sua liberdade, e o direito ao embolso de seus salarios. Assim he expresso nas Ord. Mar. de Fr. Liv. 3. Tit. 3. Art. 19. e 20. e Tit. 4. Art. 20. que se fundão nas antiquissimas, e célebres Leis Rhodias, que se vem ainda hoje adoptadas em todas as Nações maritimas. Vide Valin Cõm. a estes Art. e Emerigon Cap. 17. Sec. 11.

CAPITULO IV.

Do Recobramento.

O Recobramento, ou recuperação, he o acto, ou meio de salvação do Navio, e sua carga, depois do naufragio, varação, ou outro infortunio de igual consequencia, como a innavegabilidade, que se equipara ao naufragio. (1)

O Capitão do Navio que naufragou, ou varou em terra, tem obrigação de fazer com a sua Equipagem os possiveis esforços para salvar o Navio, recobrar, e pôr em boa arrecadação os effeitos nelle carregados. Isto porém não impede, que os proprios Segurados, se estiverem a bordo, ou em terra com facilidade de acudirem, concorrão prestes da sua parte para o mesmo effeito; dando todavia logo aviso aos Seguradores para consultarem aos seus interesses. As Ord. de Mar. de Fr. Tit. dos Seguros dispõem Art. 45. „ No caso de naufra-

(1) Emerigon Cap. 17. Sec. 7. Baldasseroni Part. 5. Tit. 4. e Part. 6. Tit. 9.

„ gio, ou encalhe, o Segurado poderá trabalhar no
„ recobramento dos effeitos naufragados, sem perjuizo
„ do abandono, que poderá fazer em tempo, e lugar,
„ e do reembolso das suas despezas, a respeito das
„ quaes será crido pela sua affirmação até a concorren-
„ cia do valor dos effeitos recobrados.

Todas as Apolices, em conformidade aos Regulamentos das respectivas Praças, concedem substancialmente os identicos, enunciados poderes ao Segurado. As Apolices de Inglaterra ainda são mais francas a este respeito, não tendo a restricção da clausula final daquelle Art. 45. como já se notou no Capitulo antecedente, e se mostra do lugar ahi transcripto. A Apolice de Lisboa he concebida na seguinte generalidade. „ No caso de naufragio, ou varação, damos ple-
„ no poder ao Segurado; e na falta delle, ou de Pro-
„ curador seu, a qualquer pessoa para zelar e beneficiar
„ os generos segurados, e os fazer transportar por nos-
„ sa conta, e risco ao porto do seu destino; e sendo
„ necessario, ou avantajoso, vendellos, e remetter-nos
„ por nossa conta, e risco o seu liquido producto; e
„ nos obrigamos a estar pelas contas, que a este res-
„ peito nos forem dadas, sendo ellas juradas, e assina-
„ das pelo executor, qualquer que seja, destas opera-
„ ções; ou as contas nos venhão remettidas em direi-
„ tura, ou ao Segurado; o qual nesse caso nos deve-
„ rá apresentar os originaes, jurando ser os mesmos
„ que recebeo. „

Estas clausulas estão na conformidade da Regulação da Casa dos Seguros Art. 23. „ O Segurado, ou
„ outra qualquer pessoa, tem plena authoridade para
„ fazer o que julgar mais conveniente a beneficio dos
„ effeitos, salvando-os, e transportando-os ou ao porto
„ destinado, ou a outra parte, ou vendendo-os no lugar
„ do naufragio, tudo a risco dos Seguradores, a quem
„ se dará conta. „ He

He porém de advertir, que nas Praças, em que se admitte o abandono, as diligencias que o Segurado faz para o recobramento dos bens naufragados, não tolhem o direito de fazer o mesmo abandono aos Seguradores, e demandar-lhes a indemnização immediata; nem estes podem recusar o pagamento com o pretexto de poder ser reparado o Navio, e recobrarem-se os effeitos, que corrêrão o perigo do naufragio, e varação; pois, pertencendo estes infortunios á classe dos sinistros maiores, quando houve rotura, e quebramento das partes essenciaes do Navio, e os bens soffrêrão detereoração em mais da metade do seu valor, considera-se finda a viagem segurada, e purificada a substancial condição d'Apolice, para o effeito da integral solução do Seguro.

E ainda que os Seguradores pretextem, que as contas do recobramento dadas pelo Segurado não são fieis, esta discussão não póde impedir a acção do abandono, como sustenta Emerigon Cap. 17. Sec. 7. §. 3. e Cap. 18.

As despezas do recobramento são privilegiadas, e se deduzem precipuas do producto dos effeitos salvos com preferencia a qualquer outra divida, a que elles estejão sujeitos; devendo o Segurado a respeito das mesmas ser crido pelo seu juramento (salvo sempre o caso de fraude evidentemente provada); porque nas circumstancias de aperto, e perigo de ruina total do Navio, e sua carga, toda a diligencia não he sobeja; e seria odioso e barbaro perder preciosos, e fugitivos momentos do devido soccorro, retardando-se as providencias com formalidades, ajustes de mercenarios, e outras economias, e precauções mesquinhas.

Se as ditas despezas excedem o valor dos bens que se salvárão, os Seguradores respondem por ellas em virtude dos poderes d'Apolice; excepto se ahi expressamente limitárão a sua responsabilidade até á concurren-

cia da importancia ſegurada; porque neſte caſo ficão taes deſpezas por conta dos Proprietarios, que derão ordem para a ſalvação; e não tendo eſtes com que paguem, são a cargo do Erario Nacional, viſto que a ſalvação dos Navios, e bens naufragados conſtitue huma parte muito importante do dever, e ſerviço público: aſſim ſe acha determinado em França pela Declaração Regia, de que faz menção Emerigon Cap. 17. Sec. 7.

Todas as Nações Maritimas, ainda as mais antigas, de cuja Legislação nos reſtão fragmentos, deſde os Gregos, e Romanos, até ás do preſente tempo, tem ſido deſveladas em darem providencias para o ſoccorro dos Navios, que ſe achão em perigo de naufragio, a fim de ſe evitar a ſua ruina, ſendo poſſivel, ou ao menos ſalvarem-ſe as vidas, e arrecadarem-ſe os bens naufragados, prevenindo-ſe os deſcaminhos, furtos, e exceſſivas deſpezas, com que em algumas occaſiões não ſó ſe tem abſorvido todo o beneficio do recobramento, ſenão tambem aggravado mais a calamidade dos Proprietarios, e Seguradores. As Leis de França, Inglaterra, e Ruſſia são a eſte reſpeito as mais adequadas: indicaremos as ſuas principaes determinações, quando tratarmos da Policia dos portos.

No noſſo Reino a Legislação he diminuta neſta parte, ſuppoſto ſempre ſe praticaſſem as ordinarias providencias de Direito commum. Encontra-ſe com tudo a notavel determinação do Senhor Rei D. Joſé de glorioſa memoria, que faz honra não menos á Politica, que á Humanidade deſte Monarca, no Alvará de 22. de Novembro de 1774. dando regras contra os deſcaminhos dos Reaes Direitos nas Alfandegas, e introducção dos contrabandos; exceptua o caſo dos bens naufragados, e ordena que ſejão recolhidos, e bem acondicionados nas meſmas Alfandegas.

No preſente anno de 1797. ſe promulgou o Alvará

rá de 12. de Agosto, em que se dão acertadas providencias a respeito do soccorro dos Navios em estado de aperto, e perigo de naufragio. Aqui se determina no §. 17. que as despezas do recobramento, assim das comedorias, como dos salarios da gente empregada neste serviço, sejão pagas pelos Navios a que se deo auxilio.

As soldadas das gentes do mar, como divida muito favoravel, devem ser pagas com preferencia aos Seguradores pelo frete, e producto dos bens naufragados, e salvos, depois de satisfeitas as despezas do recobramento. Emerigon Cap. 17. Sec. 10.

CAPITULO V.

Da Reclamação.

RECLAMAÇÃO he todo o acto de diligencia judicial, pelo qual o Capitão, Proprietarios, Seguradores, e Interessados do Navio embargado, aprezado, reprezado, confiscado, condemnado, naufragado, protestão, e requerem o seu direito em devida fórma, perante os Magistrados, e Tribunaes competentes da Nação, em cujo poder se acha o mesmo Navio, a fim de que se levante o embargo nelle posto, ou seja restituido, e sua carga, com indemnização das custas, perdas, e damnos contra quem direito for, offerecendo-se o Reclamador, segundo a exigencia do caso, a satisfazer o preço da salvação, conforme as Leis do paiz, em que se fizer a Reclamação. (1)

Acontecendo quaesquer daquelles accidentes, de embargo, preza, repreza, confisco, condemnação, naufragio, o Capitão do Navio, logo que chegar a terra, he obrigado, por dever de seu officio, a requerer im-

(1) Weskett. v. *Claim*, *Reclaim*.

immediatamente ao Conſul da ſua Nação, ou Magiſtrados, e Tribunaes competentes do lugar, que lhe mande eſcrever ſeu proteſto de Reclamação; e quanto mais depreſſa, dentro do tempo da preſcripção eſtabelecida pelas Leis do Paiz. A reſpeito da Reclamação de Navios nos ditos caſos, deve judicialmente fazer a ſua Reclamação no Almirantado da Nação a que pertence, e onde mais convier, e for eſtilo, apreſentando os Documentos neceſſarios, e authenticos, a fim de obter o levantamento do embargo, e a reſtituição do Navio, e carga a beneficio dos Intereſſados, nos caſos em que houver direito, e eſperança de ſalvação, e recobramento.

O Capitão que naquellas, ou outras ſimilhantes circumſtancias deixa de fazer eſtas diligencias em tempo, e fórma, ou que ſe auſenta do lugar, onde ſe acha o Navio, e ſobrevierão taes accidentes, ſem ter previamente deduzido em Juizo a Reclamação, e apreſentado os convenientes Documentos, que a juſtifiquem, com Procurador authorizado a requerer, appellar, e fazer os poſſiveis esforços para obter-ſe o feliz exito de hum tal negocio, ficaria reſponſavel aos Proprietarios, Seguradores, e Intereſſados pelas perdas e damnos, como incurſo em erro de officio; pois a negligencia, inactividade, e abandono em taes occaſiões são fraudulentas, e muito culpaveis.

Incumbe tambem ao Capitão, e he hum dever impreterivel, o dar logo aviſo do caſo, e do eſtado do Navio aos Proprietarios do caſco, e carga; fazendo tambem, por maior cautela, affixar Edital na Praça da ſahida, ou na do deſtino do meſmo Navio, para que os Seguradores, e Intereſſados poſsão tomar as ſuas precauções com a maior promptidão, e menor deſpeza poſſivel.

Os Seguradores igualmente eſtando ſcientes do eſ-

ta-

tado do Navio, podem por ſi, ou ſeus Correſpondentes, e Procuradores, tratar da Reclamação em virtude dos poderes d'Apolice; devendo, logo que tiverem a noticia do facto, participalla ſem perda de tempo aos Seguradores para o effeito de ſe fazerem os devidos requerimentos, com aviſo, aſſiſtencia, e acordo dos meſmos Seguradores, ſobre os meios os mais proprios á conſecução do objecto, e communs intereſſes; e a fim tambem de ſerem os meſmos Segurados emboiſados, na parte do ſeu deſcuberto de Seguro, na reſpectiva devida proporção do valor de tudo que for reſtituido, ou ſalvo.

Os Segurados nos caſos aſſima referidos (bem como tambem no do reſgate), eſtando preſentes os Seguradores, nada devem obrar ſem a ſua participação, e conſentimento relativamente á Reclamação: eſtando porém eſtes auſentes, podem fazella por ſi proprios, ainda que a riſco, e por conta dos meſmos Seguradores, procurando-lhes com a maior fidelidade o poſſivel beneficio, e avantagem por todos os mais racionaveis meios, que eſtiverem em ſeu poder, dando-lhes todavia ſem demora aviſo de tudo que ſe paſſar.

Pelas Ord. Mar. Fr. Liv. 3. Tit. 9. *das Prezas* Art. 9. e 10. a Reclamação no caſo de repreza deve-ſe fazer dentro de hum anno e dia, pena de perderem os Proprietarios, e Intereſſados o direito que tiverem ſobre o tempo, modo, e direito da Reclamação: deve o Reclamador haver conſelho com os Advogados do Paiz em que ella for neceſſaria; porque muitas vezes coſtuma-ſe julgar menos pela Lei das Nações, ou direito das Gentes, que pelos Eſtatutos locaes, e ordens temporarias do Governo.

Os Documentos indiſpenſaveis para a Reclamação devem ſer authenticos, e originaes, e vem a ſer: 1. Procuração legitima do Reclamador: 2. Eſcritura, ou Acto

de

de propriedade do Navio, que não seja simulada: 3. Carta partida, ou Escritura de affretamento, se o Navio não foi navegado por conta do dono: 4. Conhecimento dos effeitos carregados. Vide Valin. ás Ord. Mar. Liv. 3. Tit. 9. *das Prezas* Art. 6. e 30.

Se no processo da Reclamação se profere sentença contra o Reclamador, deve este por si, ou seu Procurador, appellar para o Tribunal competente, exhaurindo todos os recursos legaes, authorizados no Paiz. „ Todo o Mundo (diz o Lord Mansfield (1)) he parte nas sentenças do Almirantado. Em Londres costumão-se publicar taes sentenças por hum Monitorio, ou Edital no Exchange (Praça do Commercio) para poder cada Interessado appellar em tempo: nos outros Paizes se pratica o mesmo em algum lugar público. „

A Reclamação não obsta ao immediato pagamento do Segurado, e ao abandono, que elle quizer fazer aos Seguradores do Navio, e effeitos reclamados, nos casos em que tem lugar tal abandono, e que logo se explicaráõ em lugar proprio: salvo se o Segurado de acordo com os mesmos Seguradores eleger antes fazer a dita Reclamação por sua conta, e risco, para participar elle só do beneficio, e avantagens da restituição.

CA-

(1) Park. Cap. 18. pag. 355.

CAPITULO VI.

Da Prestação da Indemnidade.

TEndo o Seguro sido feito em regra, e havendo perseverado na subsistencia primitiva, acontecendo ao Navio, e bens segurados algum desastre por fortuna do mar, em consequencia dos riscos comprehendidos, na Apolice, o Proprietario, ou o Portador da mesma legitimamente authorizado em qualidade de Correspondente, Procurador, ou Cessionario do verdadeiro Segurado, denunciando aos Seguradores o sinistro, logo que delle houve noticia, estando munido dos documentos competentes na fórma dos Art. 14. e 15. da Regulação da Casa dos Seguros de Lisboa, tem direito de exigir-lhes a prestação da indemnidade promettida; e os Seguradores são obrigados à satisfazer a real importancia da perda dentro de trinta dias da participação do caso, sendo-lhes apresentados, em tempo idoneo, os Documentos necessarios a verificar a regularidade da transacção, legitimidade da Pessoa, e a existencia do sinistro, sua qualidade, e quantidade, segundo os termos, e pactos honestos d'Apolice: e sendo assim cumprido, os Seguradores são obrigados a comporem o perjuizo ou com o pagamento da total importancia segurada, nos casos dos sinistros maiores, ou com a reparação do damno liquido, que devidamente se mostrar, tendo sido parcial a perda: bem entendido, que sendo a perda total, nos casos, em que assim se considera em senso mercantil, e se mostrão no seguinte Capitulo, o Segurado recebendo o preço da indemnização, deve fazer aos Seguradores cessão; e abandono da cousa segurada, proporcionalmente ao interesse cuberto com o Seguro; pois seria cousa monstruosa embolsar-se o Segurado do valor

da perda, e com tudo ficar-ſe com o direito ao Navio, ou carga ſegurada, que, depois do ſiniſtro, pudeſſe ſer de algum modo ſalva em todo, ou em parte.

Os Segurados não tem direito mais do que ao pagamento da perda verdadeira, e não da exaggerada, ou ficticia, nos termos do Art. 21. da dita Regulação da Caſa: para o que ſe deve attender ao valor das couſas ao principio dos riſcos, preſcindindo-ſe dos lucros imaginarios, ou proveitos eſperados, e tal he a regra ainda por Direito commum. *Detrimenti non lucri fit præſtatio... damnum quod revera inducitur.* L. 1. Cod. *de Sen. pro eo.* Emerig. Cap. 1. Sec. 4.

Se os Seguradores, não tendo que oppôr ao Segurado, ou ao Portador da Apolice, fraude alguma real, ou preſumptiva na origem do contrato, ou outra alguma excepção, que os releve da reſponſabilidade, recuſarem pagar amigavelmente no termo da Lei, incorrem em grave cenſura, e deſcredito público, como peſſoas ſem honra, que reſiſtem ás proprias obrigações, e tendem com tal perfidia a alterar a confiança da Praça, perturbando a boa ordem do Commercio Nacional.

Os Seguradores não podem reſiſtir ao devido pagamento com o pretexto de que o Portador d'Apolice não he o proprio que originariamente requereo o Seguro, ou por cuja conta elle ſe fez, ſe aliàs o Seguro foi legitimo ao principio, e a couſa ſegurada ſe expoz aos riſcos, e antes da perda nada houve que alteraſſe o contrato: e iſto procede ainda que na Apolice não venha a clauſula de pagar os Seguradores ao Segurado, ou a alguem por elle, ſegundo ſe lê em Apolices de algumas Praças. Porque grande parte dos Seguros faz-ſe por commiſsão, e pela agencia de Procuradores, e Prepoſtos dos Segurados, e contra eſtes tem os Seguradores direito de requerer o premio do ajuſte; aſſim o exigindo o bem do Commercio. Além diſto não ha

re-

repugnancia de Direito, que o Proprietario do Navio, e bens ſegurados, ou ſeus conſignatarios, os vendão, cedão, e traſpaſſem, de modo legitimo, a quem bem entender; ainda pendendo os riſcos, ſem conſultar para iſſo aos Seguradores, com tanto que ſeja ſem fraude do meſmo, e ſem ſimulação do contrato na época do Seguro. E naquelle caſo os compradores, ceſſionarios, e alienatarios, repreſentão a peſſoa de que houverão a propriedade; de ſorte que, apreſentando qualquer peſſoa aos Seguradores a Apolice, e conhecimento dos effeitos ſegurados, com a Ceſsão, Endoſſo, ou Pertence mercantil deſtes, em fórma, ou outro equivalente, e legal titulo de translação de dominio, tudo em exacta coherencia á Apolice, eſtão habilitados para demandarem o devido pagamento em Juizo, e fóra delle, ſendo as Apolices (quanto a eſte effeito) conſideradas como papeis negociaveis, e os Portadores dellas munidos dos documentos do intereſſe, e da perda, são havidos como *Procuradores em couſa propria*, ou como Portadores de letras de cambio pagaveis á ordem. (1)

He de notar-ſe, que em todo o caſo de venda, e traſpaſſo dos bens ſegurados, deve ſer cedida a Apolice a quem ſe transferio o direito ſobre os meſmos bens, devendo eſtes paſſar com ſeu encargo, e beneficio: porque ſeria injuſto, e fraudulento, que, tendo o Segurado feito o traſpaſſo pendendo os riſcos, retiveſſe com tudo a Apolice, e em caſo de perda demandaſſe a indemnidade aos Seguradores pelo perjuizo do que já não era ſeu; vindo niſſo a receber duas vezes o valor dos bens ſeguros, hum do Comprador, ou Ceſſionario, e outro dos ditos Seguradores; o que he inadmiſſivel, e contrario á natureza do contrato.

Deve-ſe advertir, que os Seguradores, para não

D ii pa-

(1) Emerig. Cap. 18. Sec. 2. e Cap. 11. Sec. 3. §. 8. e Cap. 16. Sec. 3.

pagarem a perda; podem oppôr aos Portadores d'Apolice precisamente as mesmas excepções, e defezas, que respeitão ao Seguro mesmo, e que serião legitimas contra o originario Segurado de quem os ditos Portadores são a imagem, entrando nos respectivos direitos, e encargos.

Não querendo os Seguradores satisfazer a perda ao legitimo Portador d'Apolice, de maneira amigavel, póde este demandallos judicialmente: 1.º pela *Acção de avaría*, se a perda foi parcial, não excedendo a metade do valor dos bens segurados: 2.º pela *Acção do abandono*, onde ella he admittida no caso dos sinistros maiores, em que a perda foi total, ou quasi total, pela qual se desfaz o objecto da viagem, e especulação do Segurado: 3.º pela *Acção de compromisso arbitral* de Louvados escolhidos a aprazimento das Partes, como he estilo da Praça de Lisboa, conforme as Ord. Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 70.

Da acção de avaría dir-se-ha no Tratado terceiro da presente Obra, que, por ser dos mais implicados, e sobre materia em que os Seguradores costumão excitar interminaveis, e mesquinhas dúvidas, faz necessario huma discussão mais prolixa. Passemos a examinar o direito do abandono, e seus effeitos, considerando tão sómente a sua applicação nos casos dos Seguros propriamente ditos; porque, nos *Seguros improprios*, feitos por modo de aposta, e jogo de parar, sem interesse legitimo do Segurado, entendo que não são outra cousa mais do que tratos de Negociantes fraudulentos, ou ociosos, e como taes nullos desde a sua origem: tanto mais que a Regulação da Casa dos Seguros de Lisboa os não authoriza expressamente, antes as Leis do Reino virtualmente os reprovão debaixo da generalidade das Ord. Liv. 5. Tit. 82. que prescreve todos os generos de *jogos de parar*, sem excepção de

hum

hum ſó, condemnando aos jogadores na perda do que houverem ganhado. Pelo que, tendo-ſe em viſta o que ſe diſſe na Parte 2. Cap. 5. he eſcuſado accreſcentar palavra alguma para convencer, que de ſemelhantes ſeguros não reſulta Acção civil; e que a Juſtiça não póde preſtar ajuda, e aſſiſtencia á parte que ſe queixar do não cumprimento do contrato.

CAPITULO VII.

Do Abandono.

NA Juriſprudencia Maritima a palavra *Abandono* tem differentes ſentidos: ora ſignifica o acto, pelo qual o Aprezador Commandante do Corſario, ou de qualquer Embarcação de guerra, ſeja pirata, ſeja peſſoa que tenha Carta de marca, ou commiſsão de Potencia ſoberana, para correr contra os ſubditos de outra Potencia, abandona no mar a preza, de que ſe havia já apoderado, deixando-a navegar livremente; ou por generoſidade, e voluntaria deſiſtencia do ſeu direito de occupação bellica; ou por não poder conduzilla com ſegurança por falta de porto vizinho, ou de equipagem diſponivel, ou por lhe ſer impoſſivel protegella á viſta de maiores forças contrarias. (1)

Tambem ſe diz *Abandono* o facto da deſerção, e rebeldia das gentes do mar, pelo qual em occaſião de perigo, de tempeſtade, inimigo, naufragio, ou outro accidente de igual conſequencia, recusão fazer o ſerviço, por deſobediencia, cobardia, ou traição; e deſamparando o Navio, ou Embarcação, o deixão expoſto a imminente perigo, e occaſionão a perda. Eſte abandono enumera-ſe entre os riſcos maritimos, e he certamente hum

(1) Park. Cap. 9. Wesket. v. *Abandonment*. Emerigon Cap. 17. Sec. 1. e ſeg. Pothier n. 131. e 193. Baldaſſeroni Part. 6. Tit. 6. 7. 8. Savary Dicc. de Côm. v. *Delaiſſement*.

hum dos maiores, e mais desgraçados, e entra na generalidade da Barataria do Patrão, e equipagem, ou da Barataria do Mestre, e Marinheiros, segundo a formula das Apolices Inglezas, de que tratámos na Part. 1. Cap. 44. onde dissémos, que elle he hum dos perigos de mar, que não são a cargo dos Seguradores, sem especial convenção d'Apolice.

Estas duas especies de abandono não são o objecto do presente Capitulo: o abandono, que vamos expôr, tem huma accepção, e intelligencia particularissima, que he necessario não confundir com os que acabamos de indicar.

Entende-se aqui por *Abandono* o principio da execução do contrato do Seguro, isto he, o acto, pelo qual o Segurado acontecendo a perda total, ou excedendo esta ametade do verdadeiro valor do Navio, e bens segurados, fazendo certo o sinistro ao Segurador, lhe cede o mesmo Navio, carga, e fretes, para o effeito de exigir delle a indemnização da importancia d'Apolice. O abandono pois neste sentido não he mais do que huma cessão, e traspasso do dominio, que os Segurados fazem aos Seguradores, da propriedade de que se estipulou o Seguro, que puder ser salva, recobrada, ou restituida. Emerigon define o abandono, o acto, pelo qual o Segurado relaxa, cede, e traspassa aos Seguradores os direitos, creditos, e acções da propriedade, ou interesse, que tem na cousa segurada: he o preliminar indispensavel para poder o Segurado exigir a sua indemnização.

Esta materia he huma das mais abstrusas, e intrincadas na Jurisprudencia dos Seguros, assim pela falta de exacção nos Regulamentos das Nações commerciantes, como pela variedade de pareceres dos Escritores; o que tem dado lugar a bulras, e cavillações dos Seguradores contra a boa fé do contrato, em perjuizo do Segurado, e intoleravel detrimento do Commercio.

Con-

Conforme o ſentimento dos Authores antigos, e ſegundo as Ordenanças de Marinha das principaes Praças da Europa, ſendo ſeguro feito em regra, he admittido como principio fundamental o terem os Segurados o direito de fazer, ſe bem lhes parecer, aos Seguradores o abandono dos bens que ſegurárão, logo que moſtrão verificados alguns dos que ſe chamão *ſiniſtros maiores*; e feito o abandono, podem immediatamente conſtrangellos a preſtarem a indemnidade, ou effectivo pagamento da perda, e valor ſegurado. Mas em que caſos haja lugar o exercicio deſte direito, e quando os Seguradores tenhão obrigação de aceitar o dito abandono, ou ceſsão da couſa ſegurada, e ſe ellà induz rigoroſo traſpaſſo de dominio, e abſoluto tranſporte do direito da propriedade, a beneficio, ou damno dos Seguradores, he materia de controverſia, e difficuldades.

Se n'Apolice ſe incorporou a clauſula de ſe conceder ao Segurado o direito do abandono, he inqueſtionavel, que, acontecendo o ſiniſtro pelos caſos de que os Seguradores ſe tenhão encarregado, tem lugar a ceſsão, e tranſporte da couſa ſegurada aos Seguradores, e a immediata exigencia da indemnização, na fórma, e condições do contrato; porém ſe foi omittida aquella clauſula, he queſtão, ſe àcontecendo os ditos ſiniſtros, he aberta immediatamente aos Seguradores a acção do abandono, e quaes ſejão os ſeus effeitos.

Os Seguradores, no caſo de perda, esforção-ſe ordinariamente em converter todas as demandas dos Segurados em acções de avaría; e ſem dúvida niſto muito intereſsão, pois não tem deſembolſo, em quanto não ſe liquida o damno, e ganhão o tempo em que ſe procede á liquidação, materia eterna de minucioſas diſputas, e onde muitas vezes a verdade he inaveriguavel; mas os intereſſes da juſtiça, e a boa fé mercantil, devem prevalecer ás tergiversões dos Seguradores. Examine-

nemos pois as regras que ſe deduzem da natureza do contrato, e que ſe achão firmadas pelos Regulamentos de Marinha, e Areſtos dos Tribunaes das Nações as mais illuminadas.

As Ordenanças de Marinha de França Tit. *dos Seguros*, determinão o ſeguinte a reſpeito do abandono.

„ *Art.* 42. Quando o Segurado tiver aviſo da perda
„ do Navio, ou das mercadorias ſeguradas; detenção
„ de Principe, e de outros accidentes, que eſtão a riſ-
„ co dos Seguradores, ſerá obrigado a notificallos *in-*
„ *continenti* a elles, ou a quem tiver por elles aſſina-
„ do a Apolice, com o proteſto de fazer ſeu abando-
„ no em tempo, e lugar.

„ *Art.* 43. Poderá com tudo o Segurado, em lugar
„ do proteſto, fazer no meſmo tempo ſeu abandono,
„ com intimação aos Seguradores de lhes pagar as
„ ſommas ſeguradas no tempo perfixo n'Apolice.

„ *Art.* 44. Se o tempo do pagamento não he regulado
„ n'Apolice, o Segurador ſerá obrigado a pagar o Se-
„ guro, tres mezes depois da notificação do abandono.

„ *Art.* 45. No caſo de naufragio, e varação, o Se-
„ gurado poderá trabalhar no recobramento dos effei-
„ tos naufragados, ſem perjuizo aſſim do abandono,
„ que poderá fazer em tempo, e lugar, como do em-
„ bolſo das ſuas deſpezas; ſobre o que ſerá crido pe-
„ la ſua affirmação, até á concorrencia do valor dos
„ effeitos recobrados.

„ *Art.* 46. Não ſe poderá fazer o abandono, ſenão
„ no caſo de preza, naufragio, quebramento, varação
„ em terra, detenção de Principe, ou perda inteira dos
„ effeitos ſegurados; e todos os outros damnos não ſe-
„ rão reputados ſenão avaría, que ſerá repartida entre
„ os Seguradores, e os Segurados á proporção de ſeus
„ intereſſes.

„ *Art.* 47. Não ſe poderá fazer o abandono de hu-

„ ma

„ ma parte, e reter a outra, nem alguma demanda de
„ avaría, ſe ella não excede hum por cento da cou-
„ ſa ſegurada.

„ *Art.* 48. Os abandonos, e todas as demandas em
„ execução d'Apolice ſerão feitos aos Seguradores em
„ ſeis ſemanas, depois da noticia das perdas aconteci-
„ das nas coſtas da meſma Provincia, em que ſe tiver
„ feito o Seguro; em tres mezes a reſpeito das que
„ acontecerem em outra Provincia do noſſo Reino; qua-
„ tro mezes para as das coſtas de Hollanda, Flandres,
„ Inglaterra; hum anno para Heſpanha, Portugal, Bar-
„ baria, Ruſſia, Noruega; dous annos para as das
„ coſtas d'America, Brazil, Guiné, e outros Paizes re-
„ motos: paſſado eſte tempo, os Seguradores não ſe-
„ rão recebidos a demandar couſa alguma.

„ *Art.* 49. Em caſo de detenção de Principe, o
„ abandono não poderá ſer feito, ſenão depois de ſeis
„ mezes, ſe os effeitos são embargados na Europa,
„ ou Barbaria; e depois de hum anno, ſe he em Paiz
„ mais alongado, contando-ſe do dia da notificação da
„ detenção aos Seguradores; e não correrá neſte caſo
„ a excepção de preſcripção, determinada no Artigo
„ antecedente contra os Segurados, ſenão do dia em
„ que elles puderem intentar as ſuas acções.

„ *Art.* 50. Porém ſe as mercadorias embargadas são
„ periveis, o abandono poderá ſer feito depois de ſeis
„ ſemanas, ſe forem embargadas na Europa, ou Bar-
„ baria; e depois de tres mezes, ſe he em Paiz mais
„ diſtante, contando-ſe do dia da notificação do em-
„ bargo aos Seguradores.

„ *Art.* 51. Os Segurados ſerão obrigados, nos ter-
„ mos perfixos nos dous Artigos precedentes, a fazer
„ todas as diligencias para alcançar o levantamento do
„ embargo dos effeitos embargados; e poderão os Se-

» guradores fazello tambem por si, se bem lhes pare-
» cer.

» *Art.* 52. Se o Navio foi embargado em virtude
» das nossas ordens, em hum dos portos do nosso Rei-
» no, antes de principiada a viagem, os Segurados
» não poderão, por causa de tal embargo, fazer o
» abandono de seus effeitos aos Seguradores.

» *Art.* 53. O Segurado será obrigado, quando faz
» o seu abandono, declarar todos os Seguros que tiver
» feito, e o dinheiro que tiver tomado a risco sobre
» os effeitos segurados, pena de ser privado do effeito
» dos seguros.

» *Art.* 57. Os actos justificativos da carregação, e
» da perda dos effeitos segurados serão notificados aos
» Seguradores *incontinenti* depois do abandono; sem
» o que não poderão demandar a estes para o paga-
» mento das cousas seguradas.

» *Art.* 58. Se o Segurado não recebe noticia algu-
» ma de seu Navio, elle poderá, depois de passado hum
» anno (contando-se do dia da partida) nas viagens
» ordinarias, e depois de dous annos nas de longo cur-
» so, fazer o seu abandono aos Seguradores, e deman-
» dar-lhes o pagamento, sem que seja necessario apre-
» sentar-se algum certificado da perda.

» *Art.* 60. Depois de notificado o abandono, os
» effeitos segurados pertenceráõ ao Segurador, que não
» poderá, com pretexto do retorno do Navio, isentar-
» se de pagar as sommas seguradas. Vid. Valim no
» Commentario a estes Artigos.

Esta Legislação he a mais regular em materia de abandono; a ella são coherentes, nos pontos principaes, assim os antigos, como os modernos Regulamentos de Marinha das Nações Commerciantes; posto que entre as mesmas se observem algumas variedades considera-

raveis, quanto ás circumſtancias, modo, tempo, e effeitos do dito abandono. Na maior parte de taes Regulamentos o abandono he do arbitrio do Segurado, nos caſos em que elle tem lugar; nas de Roterdão porém he da obrigação do meſmo, e a beneficio dos Seguradores. Os Regulamentos de Suecia não permittem o abandono, em quanto ha eſperança de ſer ſalvo, reclamado, e reſtituido, em todo, ou em parte, o Navio ou mercadorias, que ſoffrêrão ſiniſtro.

A Regulação da Caſa de Seguros de Lisboa parece não admittir já mais o abandono, a não haver ſobre iſſo expreſſa convenção n'Apolice, como ſe vê da generalidade do Cap. 23. *ib.* „ Os Seguradores não ſe„ rão obrigados ao abandono dos effeitos ſegurados; „ ſalvo quando n'Apolice do Seguro ſe fizer expreſſa „ menção deſta clauſula; e o Segurado, ou outra qual„ quer peſſoa, tem plena authoridade para fazer o que „ julgar mais conveniente a beneficio dos effeitos, ſal„ vando-os, e vendendo-os no lugar do naufragio, tu„ do a riſco dos Seguradores, a quem ſe dará conta.

As fraudes dos Segurados nos Seguros de *mera apoſta*, a que chamão *de pacto expreſſo*, que fazião ſem intereſſe algum, ou com diminuto intereſſe proprio no caſco, e carga do Navio deſignado n'Apolice, exaggerando exceſſivamente, e com fraudulento deſignio o valor da couſa ſegurada; e bem aſſim nos ſeguros de bens de contrabando, e outros de igual natureza, de que depois era difficil, ou odioſo provar-ſe o contrario, forão ſem dúvida a cauſa do rigor daquelle Capitulo, ou aliàs da interpretação conſtante, que ſe lhe dá na Praça; ſem dúvida a fim de ſe obviar ao perjuizo dos Seguradores, que, pelo abandono, pouco ou nada virião a conſeguir, ainda no caſo de ſer feliz a reclamação, ou recobramento da propriedade abandonada depois da preza, naufragio, embargo, &c. E na verdade

 neſ-

neſtes caſos o abandono ſeria huma formalidade abſurda. Como ſe poderia abandonar o que ou nunca havia exiſtido, ou era de propriedade alheia?

Em Inglaterra poſto não haja neſta parte Legislação poſitiva, com tudo os principios adoptados uniformemente em ſeus Tribunaes são os mais ſimples, certos, e fecundos; de ſorte que preſentemente a doutrina do abandono ſe acha eſtabelecida com a maior exacção, e firmeza, por muitas Decisões uniformes, como ſe póde ver nos Areſtos que citão Allan Park no ſeu Tratado de Seguros Capitulo 9. e John Wesket verb. *Abandonmen.*

Segundo aquellas Decisões, o Segurado póde á ſua eleição, ou arbitrio fazer o abandono aos Seguradores, não ſó quando a perda he verdadeiramente total, ſem eſperança alguma de ſalvação, e recobramento, ſenão tambem quando o objecto da ſua eſpeculação he de tal modo desfeito, que não vale a pena de proſeguir-ſe nelle; como por exemplo: ſe a viagem do deſtino he abſolutamente perdida; ou o Navio ſe conſtituio innavegavel pelo ſiniſtro; ſe o ſiniſtro occaſionou perda total, ou excedente á metade do valor da couſa ſegurada; ſe ainda que haja eſperança de recobramento, ou reſgate, ou effectivamente no caſo de preza, tenha havido repreza, com tudo o preço, ou deſpeza da ſalvação excede a metade do dito valor; ſe o Segurador não ſe obriga a approvar, e ſatisfazer quaesquer deſpezas que ſe fizerem para o fim da meſma ſalvação, recobramento, e reclamação nos lugares onde for neceſſario, ainda no caſo de que ella ſe não obtenha, e ſe inutilize todo o trabalho, e deſembolſo. Neſtes caſos o Segurador póde ſer conſtrangido a acceitar o abandono, e pagar a perda dentro de oito dias, ſe o meſmo abandono he definitivo, e ſeguido do effectivo pagamento da importancia ſegurada: ſenão concorrem

eſ-

eſtas duas circumſtancias, o abandono conſidera-ſe proviſorio, e de ſimples cautela, ſem ceſsão, ou renúncia da propriedade; e ſendo ſalvos, ou reſtituidos o Navio, e effeitos, objecto do Seguro, o Segurador paga tão ſómente as deſpezas da ſalvação, e o Segurado reaſſume o que era ſeu originariamente por hum certo direito que ſe diz de *poſtliminio*, como ſe nunca fora perdida, ſegundo indicámos na Parte 1. pag. 137.

Conſequentemente, e ao contrario, não póde o Segurado fazer tal abandono, nem o Segurador ſer obrigado a recebello, ſe nem os effeitos ſegurados forão damnificados além da metade do ſeu valor, nem ſe perdeo a viagem do Navio, ou o corpo do meſmo; antes fazendo-ſe em pouco tempo os competentes reparos, e pagando o Segurador a real importancia da perda, o Segurado vem a ter a indemnidade, que havia eſtipulado n'Apolice.

Eis-ahi em materia de abandono a Legislação, e praxe de julgar de França, e de Inglaterra, iſto he, das duas as mais eminentes Nações do Mundo Politico, e Mercantil. Depois de Luminares deſta claſſe, he ſuperfluo recorrer aos Regulamentos dos Eſtados Maritimos de inferior ordem, que são como os Aſtros ſubalternos no *ſyſtema* Planetario. Os que mais brilhão na carreira do Commercio conſpirão em conceder aos Segurados, *no caſo dos ſiniſtros maiores* (com as modificações opportunas) o direito do abandono, independente de expreſſa convenção n'Apolice; reconhecendo que o exercicio deſte direito he ligado á eſſencia, e boa fé do contrato, e contribue para a rapidez da circulação dos fundos expoſtos aos perigos do mar, como ſe póde ver nos Regulamentos de Marinha de Amſterdam, Hamburgo, Copenhague, Bilbáo, Genova, Veneza. (1)

As

(1) Vid. Baldaſſeroni Part. 6. Tit. 6.

As Companhias de Seguro de Lisboa desvairão deste uso, e tem a singularidade de não admittir o abandono em caso algum, oppondo-se ao senso commum das Nações as mais illuminadas, que aliàs a Lei de 18. de Agosto de 1769. §. 9. manda seguir em materias mercantis. Elles pretextão o assima citado Cap. 23. da Regulação da Casa, que aliàs he ambiguo, e susceptivel de interpretação mais franca, e analoga ás regras geraes do Direito Maritimo.

Em primeiro lugar o *abandono* de que ahi se trata, parece que não se deve entender da cessão, que o Segurado, recebendo a indemnização do Segurador, he obrigado a fazer ao mesmo, da propriedade sinistrada; mas sim desta particular especie de risco que sobrevem no mar, e consiste na deserção do serviço que os Officiaes, e Tripulação fazem do Navio, e sua carga na occasião do perigo, por traição, covardia, ou rebeldia, segundo assima se indicou, e acha-se exemplificado na Parte 1. Cap. 44. pag. 150. Esta interpretação he apoiada pelo formulario das Apolices de Lisboa, onde a palavra *abandono* encontra-se no mesmo contexto, e immediatamente depois da enumeração, e serie dos riscos maritimos, a que os Seguradores se sujeitão; accrescentando-se porém a clausula exceptiva *salvo a rebeldia do Patrão, e abandono dos bens segurados*; excepção esta que os Seguradores tem direito de fazer, porque semelhante qualidade de risco não entra na generalidade dos que acontecem por mera fortuna de mar; sim pertence á malfeitoria do Capitão, e Equipagem, cujo damno, segundo o Direito Commum, he só a cargo de quem empregou taes pessoas; e por isso os Seguradores não respondem por aquelle abandono, sem seu previo consentimento, e pacto expresso na Apolice. Vide Parte 1. Cap. 34. pag. 116.

Em segundo lugar, ainda admittida a interpreta-

ção

ção do dito Cap. 23. no ſentido que os Seguradores affectão, com tudo parece que o abandono, ou ceſsão forçada dos bens ſiniſtrados ſó ſe exclue *no caſo do naufragio*; pois he o unico exemplo que ahi ſe aponta; quando aliàs era obvio, e natural, que ſe generalizaſſe a regra, ſe foſſe eſſa a intenção do Legislador: e por tanto não ha razão para ſe repellir o meſmo abandono no caſo de previa detenção, e embargo de Principes, que tão frequentemente acontece em tempo de guerra, em que os ſeguros são mais neceſſarios, e multiplicados.

O não ter a Real Junta do Commercio fixo por Aſſento o ſentido daquelle contravertido Capitulo occaſiona a perpetuidade dos abuſos dos Seguradores com terrivel detrimento dos Segurados. A reſulta he que, ſobrevindo a noticia de preza de algum Navio, ſobre que ſe tinha feito ſeguro de ſeu caſco, ou carga, ainda que ella ſeja notoria, e os documentos do ſiniſtro irrecuſaveis, alguns Direitos das Companhias reſiſtem a indemnização immediata, com o pretexto de que tem eſperança de que a preza haja de ſer reſtituida, ou rerecobrada; e que o Segurado deve trabalhar nas diligencias da reclamação, e reſgate; e que ſendo infructiferos os esforços, eſtão promptos a ſatisfazer a perda á viſta de ſentença de condemnação do reſpectivo Almirantado: entre tanto mil circuitos, e difficuldades, e o empate no giro fazem perigar a fortuna do Segurado, tranſtornando a eſpeculação ainda a mais eſperançoſa, e bem concertada. Quem não vê que eſtes obſtaculos são incompativeis com a franqueza do Commercio, e credito Nacional? He verdade que o Capitulo 23. da Regulação da Caſa não prohibe eſtipular-ſe na Apolice a clauſula do abandono; porém os Direitos jámais permittem inſerilla; e os Seguradores são conſtrangidos a ſoffrer a Lei, que ſe lhes impõe, ſubmettendo-

do-ſe á pratica ordinaria da Caſa dos Seguros. Póde ſim o motivo do abandono ſer fraudulento; mas a fraude ſempre ſe exclue, e o ſimples receio della não deve tolher a regra geral.

Eſperando-ſe pois da ſabedoria do Governo o Regimento annunciado no Alvará de 11. de Agoſto de 1791. em que provavelmente ſe dará providencia, e refórma neſta parte, indicaremos os caſos em que de juſtiça deve ſer admittido o abandono (tendo o ſeguro ſido feito em regra) e quaes ſejão os ſeus effeitos.

O Segurado tem direito de fazer abandono, aſſim do Navio, como dos effeitos que ſegurou, nos caſos dos ſiniſtros maiores (acontecidos por fortuna do mar) *em que a perda tenha ſido total*; e eſta por ſenſo mercantil, ſe entende ſer a que excede ametade do valor da couſa ſegurada. Todos os outros damnos porém não são reputados ſenão perda parcial, ou *avaría* (1); e em conſequencia o Segurado não póde conſtranger ao Segurador a acceitar o abandono, mas tão ſómente tem direito de exigir-lhe a indemnização do perjuizo, pois do contrario ſeria muito gravoſa a ſorte dos Seguradores; não podendo entrar em dúvida, que ſoffrerião eſtes vexame intoleravel contra a natureza, e fim do contrato do Seguro, ſe por quaesquer mediocres, ou inſignificantes perdas foſſem compellidos a carregar com a propriedade alheia, muitas vezes detrimentoſa, e inutil, acceitando huma ceſsão, e abandono forçado, que aliàs he havido por huma acção extraordinaria, e ſó admiſſivel nas circumſtancias ou de inteira, e abſoluta perda, ou de hum damno tão grave, que por elle ficaſſe desfeito o objecto da eſpeculação do Segurado, ou a ſua propriedade lhe vieſſe a ſer de pouco, ou nenhum uſo.

(1) Ord. de Mar. de Fr. Art. 46. Tit. *Des aſſur.*

A perda total ou he *real*, e effectiva, ou *legal*, e presumptiva.

Perda real he quando a cousa segurada ou pereceo absolutamente, ou posto se salvasse, e se recobrasse alguma parte, acha-se com tudo reduzida a estado tão deteriorado, que não póde servir ao seu primitivo, e ordinario destino, como acontece no caso de submersão do Navio, ou do naufragio, varação, e encalhe, corrompimento, e dilaceração das partes essenciaes do mesmo, ou de outros accidentes da fortuna do mar, que o reduzírão a estado de innavegabilidade, como tempestades, fogo, bombardeamento, &c. do que resultasse avariar-se a carga em maneira, que ficasse damnificada em mais de metade do seu valor, ou se constituisse insusceptivel de venda no estado ordinario do Commercio.

Perda legal he a que se presume por Direito Maritimo, e Lei das Nações, posto a cousa segurada exista, e haja esperança de salvação, e recobramento. Esta verifica-se nos casos de preza, repreza, detenção de Principes, falta de noticias do Navio no tempo assinado pelos Regulamentos de Marinha dos Estados Commerciantes, a que se conformou o Capitulo 19. da Regulação da Casa dos Seguros de Lisboa. Nestes casos, posto o Segurado não tenha perdido irrevocavelmente a sua propriedade (porque póde ser resgatada, salva, reclamada, e restituida, e naquelle ultimo caso he possivel que appareça em algum lugar), com tudo, pela difficuldade, e demora que sobrevem, considera-se perdida pelo que diz respeito ao Segurado; visto que fica entretanto privado da livre disposição do que he seu; e em consequencia as Leis Maritimas lhe dão o direito do abandono para a sua indemnização immediata. (1)

O abandono póde ser provisorio, ou definitivo:

(1) Emerigon Cap. 12. Sec. 18. e 22.

Provisorio he o que o Segurado faz de mera prevenção, em quanto consulta aos seus interesses, sem exigir, ou acceitar o pagamento dos Seguradores, não lhe transferindo em consequencia o seu direito aos bens sinistrados, na esperança de salvação, recobramento, e retorno dos mesmos. *Definitivo* he o que effeitua com conhecimento de causa, achando mais avantagem em demandar, e receber logo a satisfação da importancia do Seguro, transferindo aos Seguradores, feito que seja o pagamento, o dominio dos ditos bens, proporcionalmente ao interesse segurado.

Os casos em que tem lugar a acção do abandono, como a unica que he capaz de encher o interesse do Segurado, se reduzem a seis. 1.º Naufragio absoluto, seja por submersão do Navio em mar alto, seja por esbarrar, ou despenhar-se sobre algum escolho nas Costas, e Portos. 2.º Varação em terra, e encalhe com rompimento das partes essenciaes do Navio. 3.º Preza justa, ou injusta. 4.º Detenção de Principes. (1) 5.º Innavegabilidade por caso fatal. (2) 6.º Falta de noticias do Navio em hum anno depois da sua sahida nas viagens da Europa, e depois de dous annos nas viagens mais dilatadas. (3)

Em a maior parte dos Regulamentos Maritimos, o direito do abandono he (como já assima se indicou) hum acto de vontade, ou arbitrio da parte do Segurado, e de necessidade da parte do Segurador: supposto pareça em tal materia mais dura a sorte deste, com tudo semelhante disposição não he contraria á justiça, antes conspira ao bem do Commercio; pois, como os Segurados são os que especulão sobre Navios, e effeitos, cuja propriedade tem adquirido, vem a ser tam-

bem

(1) Emerig. Cap. 12. Sec. 30. e seg. (2) Ibid. Sec. 38.
(3) Ibid. Cap. 14. Sec. 4.

bem os mais proprios para lhes darem o destino que melhor entenderem nas operações ulteriores ao acontecimento do sinistro; não sendo por tanto racionavel que fiquem contra a sua vontade privados do que lhes pertence, quando se contentão com exigir a indemnidade por simples acção de avaría.

He porém de notar, que naquelle ultimo caso do §. antecedente, o Segurado he obrigado a fazer o abandono aos Seguradores pelo Capitulo 19. da Regulação da Casa, como se vê das clausulas finaes, *os Seguradores serão obrigados a pagar a importancia dos Seguros, havendo do Segurado cessão dos effeitos que segurou.*

Não he necessario que o Segurado faça immediato e effectivo abandono, logo que tem noticia do sinistro; basta que denuncie, e intime aos Seguradores a mesma noticia, protestando-lhes fazer o abandono em tempo, e modo; porque, muitas vezes os Segurados tem tido que arrepender-se de sua precipitação nos abandonos, em que os Seguradores consideravelmente ganhárão. Pelo que convem que dem espaço á deliberação, e conselho para calcularem nesta parte com prudencia os seus interesses; sendo da sua eleição, e arbitrio ou fazerem o abandono, com conhecimento de causa, ou exigirem dos Seguradores tão sómente a indemnização do damno soffrido, e liquidado, sem lhe cederem a sua propriedade. Este abandono he o que assima chamamos *Provisorio.*

No caso de preza, e detenção de Principes, se o Navio aprezado foi relaxado, ou abandonado pelo Aprezador, ou teve arte, e felicidade de escapar-se por fugida, resgate, ou repreza da propria Equipagem, ou da de outro Navio, sem ter havido grave demora, nem ser impedido de seguir o seu destino, dicta a equidade, e bom senso, que nestas circumstancias o Segura-

do não deva ſer admittido a fazer o abandono; e que ſó tem direito de requerer aos Seguradores que lhes componhão o perjuizo, ſe o houve. O meſmo tem lugar no caſo de varação, e encalhe, quando o Navio foi poſto a nado pela propria Tripulação, ou com ajuda dos que concorreſſem a ſalvallo do naufragio; ou ainda que recebeſſe damno, foſſe elle facilmente reparavel no lugar, e pudeſſe depois continuar na ſua derrota.

Eſta doutrina he muito racionavel, e ſeguida em Inglaterra. Alguns Authores, Italianos principalmente, requerem maior rigor, dizem elles: *Sufficit ſemel extitiſſe conditionem*, para ter lugar a immediata exigibilidade da quantia ſegurada, e a conſecutiva acção do abandono. Porém ſendo o fim do ſeguro a indemnidade do Segurado, eſte fim he cheio, e ſatisfeito, quando o Segurador paga o damno ſoffrido; e a demora conſidera-ſe como nenhuma, ſe foi pouca, e por ella não ſe desfez a viagem, e deſtino dos bens ſegurados.

No caſo de detenção de Principes, ſe no curſo da viagem as mercadorias ſe embargão, ou o Navio he tomado para as neceſſidades da Potencia amiga, porém he pago o ſeu valor, o Segurado nada perdendo, não tem direito ao abandono, e ſó póde exigir dos Seguradores o reſarcimento do juſto preço, ſe foi lezado pelo embargo, e venda forçada, (1) attendendo-ſe ao valor liquido que teria a couſa no lugar do deſtino, deduzindo-ſe o premio, frete, e mais deſpezas do coſteio, e expedição.

Tem lugar o abandono, ainda que a perda não ſeja total, ou excedente á metade do valor da couſa ſegurada, ſe o Segurador conſentio neſſe encargo por pacto expreſſo n'Apolice; pois, não ſendo eſte illicito, deve ſer cumprido; com tanto que a perda proceda de for-

(1) Emerigon Cap. 12. Sec. 33.

fortuna do mar, e não de vicio intrinſeco, e corruptivel natureza da couſa ſegurada. (1)

A arribada do Navio, poſto que forçada por neceſſidade, e juſta cauſa, e qualquer demora do meſmo, antes de chegar ao lugar do deſtino, não he motivo que authorize o abandono a beneficio do Segurado; ſalvo ſe a tardança ſe acha no caſo do dito Capitulo 19. da Regulação dos Seguros deſta Praça de Lisboa.

O abandono deve ſer puro, e ſimples, e não condicional: deve tambem ſer feito do todo, e não de parte da couſa ſegurada, viſto ſer o ſeguro hum contrato individuo; ſalvo nos caſos ſeguintes: 1.º ſe foi feito o ſeguro ſobre o meſmo Navio por diſtinctas Apolices, e de effeitos diſtinctos; v. g. huma tendo por objecto aſſucares, e outra tabaco; ou poſto que ſe fizeſſe o ſeguro por huma ſó Apolice, com tudo ſe deſignou, diſtincta, e ſeparadamente huma ſomma ſobre os aſſucares, e outra ſobre o tabaco; porque neſtas circumſtancias os ſeguros vem a ſer diſtinctos, e diverſos; e por tanto o Segurado póde abandonar huns effeitos, e reter os outros. (2) 2.º Se o Segurado não ſegurou toda a propriedade que tinha no Navio, que ſiniſtrou; he evidente que então póde fazer o abandono da parte ſegurada até á concorrencia dos riſcos que os Seguradores tomárão, retendo a outra na parte que lhe fica hum deſcuberto, a reſpeito do qual deve ſer conſiderado como Segurador de ſi meſmo, e não póde ſer compellido a fazer o abandono della.

Porém ſe, vindo a noticia da *detenção*, e fazendo o Segurado o abandono em tempo, depois ſendo deſembargado, e dimittido o Navio, chega a ſalvamen-

(1) Emerigon Cap. 17. Sec. 1. §. 2. e Sec. 2. §. 7.
(2) Emerigon Cap. 17. Sec. 6. e 8.

mento a bom porto, o abandono não ſe revoga, ſe o Segurado não conſente. (1)

No caſo da innavegabilidade, o Capitão, ou Meſtre do Navio, e Embarcação ſegurada, tendo por aquelle motivo arribado a algum porto, não podendo ahi fazer os reparos neceſſarios; ou porque o Navio tendo ſido julgado innavegavel pelo Tribunal competente do lugar, não admittia concerto convinhavel, pelo ſeu peſſimo eſtado, ou por não achar materiaes, e Artiſtas convenientes, he obrigado a affretar inceſſantemente algum outro, podendo achallo; como he optima providencia das Ord. Mar. de Fr. Tit. *do Frete* Art. 11. e todas as deſpezas ficão por conta dos Seguradores. Porém ſe a carga traſpaſſada daquelle para eſte Navio chegar ao lugar do deſtino, os Segurados carregadores não podem compellir aos Seguradores a acceitarem o abandono da meſma, ſe os effeitos não tiverem recebido damno além da metade do ſeu valor. (2)

He de notar que o Segurado não póde fazer o abandono por motivo de innavegabilidade, ſem que moſtre ſentença do Conſulado, ou Tribunal do porto, onde ficou o Navio, que o declaraſſe innavegavel, tendo precedido conhecimento de cauſa, e exame de Peritos. Emerigon Cap. 14. Sec. 2. §. 3. e ſeg.

Tendo o ſeguro ſido feito em regra (iſto he, o ſeguro propriamente dito, e não os de mera apoſta) acontecendo os ſiniſtros aſſima indicados, depois de intimar o Segurado definitivo abandono (não por erro, ou falſas novas), os Seguradores são obrigados a ſatisfazer a importancia do ſeguro ao Portador d'Apolice, legalmente authorizado; e por virtude de tal abandono, ad-

(1) Emerigon Cap. 17. Sec. 4. *in fin.* e Cap. 13. Sec. 30.
(2) Emerigon Cap. 17. Sec. 4. *in fin.* Cap. 14. Sec. 16. §. 5. e ſeg. e Sec. 38.

adquirem estes o Navio, e effeitos segurados em propriedade absoluta, e irrevocavel, entrando immediatamente em lugar dos Segurados Proprietarios, na parte do interesse que fazia a materia do seguro; ficando-lhes subrogados de pleno direito, como se estes não existissem; pertencendo-lhes em consequencia, e na mesma proporção os direitos, proveito, ou perda, resultantes da cessão, e transporte da propriedade alheia, de sorte que, se o Navio que se presumia perdido, chegasse depois a bom porto; ou tendo sido aprezado, ou embargado, fosse depois restituido com toda, ou parte da carga; ou havendo naufragado, ou sendo julgado innavegavel, fossem salvos alguns effeitos, os Seguradores podem da maneira dita dispôr do Navio, e mais bens abandonados, e cobrar os fretes das fazendas salvas; sendo porém a seu cargo pagar as despezas da salvação, resgate, reclamação, recobramento, arribadas forçadas, concerto, ou affretamento de outro Navio, no caso de innavegabilidade, e as soldadas dos Marinheiros, que são privilegiadissimas em Direito. Vid. Emerigon Cap. 17. Sec. 6. 8. 9. 11.

O Segurado, depois de fazer definitivo abandono, em tempo, e fórma devida, não póde depois recusar a indemnização offerecida pelos Seguradores; e menos ainda forçallos a receber a importancia do Seguro, de que tivessem já sido pagos para o effeito de lhe retornarem o Navio, e bens sinistrados, de que se havia ultimado o mesmo abandono. Isto he fundado em justiça, que não soffre a contravenção ao proprio facto, e igualmente na reciprocidade de Direito, visto que os Seguradores não podem antes do definitivo abandono constranger os Segurados a ceder-lhes a propriedade sobre que versava o seguro.

Acontecendo quaesquer dos sobreditos sinistros maiores, se o Segurado requerer logo aos Seguradores o seu pa-

ga-

gamento, e estes lho fazem, he escusado dizer que fica obrigado a abandonar-lhes todo o direito que tinha nos bens sinistrados; pois este abandono, ou cessão he huma consequencia necessaria da indemnização realizada: aliàs o Segurado, sendo os bens salvos, resgatados, ou restituidos, viria a locupletar-se com jactura dos Seguradores; o que já mais soffre a justiça, como já se indicou no Cap. antecedente.

CAPITULO VIII.

Do tempo, e fórma do pagamento da importancia segurada.

O Tempo do pagamento da importancia segurada não he o mesmo em todas as Praças, e depende ou dos Regulamentos de cada Paiz, ou do ajuste das partes.

As Ordenanças de Marinha de França Titulo *dos Seguros* Artigo 44. dispõe: *Se o tempo do pagamento não he regulado pela Apolice, o Segurador será obrigado a pagar o seguro tres mezes depois da notificação do abandono.*

Em Inglaterra o Segurado póde pedir o seu pagamento oito dias depois da certificação do sinistro.

No nosso Reino o tempo, assim da denúncia, ou notificação do sinistro aos Seguradores, como do pagamento, acha-se fixo pelos Artigos 14. 15. 19. e 20. do Regulamento da Casa de Seguros. *ib.*

» *Art.* 14. Tanto que o Segurado tiver noticia de
» alguma perda, a fará manifesta aos Officiaes da Ca-
» sa, os quaes farão lembrança della, notando-a com
» todas as suas circumstancias; e tanto que o Segura-
» do tiver papeis por onde juridicamente conste da per-
» da do seu seguro, os entregará aos Officiaes da Ca-

sa,

» ſa, para eſtes intimarem aos Seguradores a dita per-
» da, e os notificarem para o pagamento della, o que
» não poderá ſer praticado por outros Officiaes, o que
» Sua Mageſtade aſſim permittirá.

» *Art.* 15. Tanto que os Officiaes da Caſa forem
» entregues dos Documentos, que juſtificão as perdas,
» os apreſentaráõ logo aos Seguradores, que ſerão
» obrigados dentro do termo de quinze dias a acabar
» o exame delles, e dentro do termo de outros quinze
» dias ſucceſſivos a fazerem o pagamento da perda
» na preſença dos Officiaes da Caſa, que lançaráõ o
» termo da Quitação.

» *Art.* 19. Todo o Navio, de que não houver no-
» ticia, depois de hum anno de ſua ſahida para via-
» gem na Europa, e depois de dous annos para via-
» gens dilatadas, ſerá conſiderado por perdido, e os
» Seguradores ſerão obrigados a pagar a importancia
» dos ſeguros, havendo do Segurado ceſsão dos effei-
» tos que ſegurou.

» *Art.* 20. Os Seguradores pagaráõ as perdas a 98
» por cento, quando n'Apolice do ſeguro não houver
» clauſula em contrario; porque havendo-a, ſe eſtará
» pelo que for ajuſtado.

Em Inglaterra não he determinado por Lei o tempo em que o Segurado póde pedir o pagamento da perda, no caſo de não haver noticia do Navio ſobre que ſe tomou o Seguro. Mas a pratica concede ſeis mezes depois da ſua partida, ou depois da ultima noticia que delle ſe houve para qualquer parte da Europa, e em doze mezes para maior diſtancia; o que não parece ſufficiente para as viagens das Indias. He porém de advertir, que, fundando-ſe a neceſſidade do pagamento do Segurado na preſumida perda do Navio, a preſumpção deve ceder á verdade, ſe paſſado aquelle tempo apparecer ſalvo o Navio; e em tal caſo

o Segurado deve restituir o que lhe foi pago indevidamente, e por mera supposição erronea. Vide Park Cap. 3. pag. 64. e Cap. 20. Penso porém que cessa esta obrigação do Segurado, tendo feito o abandono em tempo opportuno, e que nem póde em tal caso constranger ao Segurador a que receba o capital, ou importancia do seguro, que já tivesse sido pago, como fica dito no antecedente Capitulo.

CAPITULO IX.

Das provas necessarias á execução d'Apolice.

NOs seguros feitos em regra, acontecendo o sinistro, o Segurado não póde obrigar em Juizo aos Seguradores a prestarem a indemnização sem que prove de modo legitimo: 1.º a perda, sua qualidade, e quantidade: 2.º a existencia da cousa segurada: 3.º o interesse que nella tinha: 4.º a sua exposição aos riscos maritimos no modo declarado n'Apolice: 5.º o seu justo valor, se não se fez logo a sua estimação na mesma Apolice: 6.º a ordem para o seguro, se foi feito por commissão, ou a ratificação delle, pendendo os riscos, e ignorando-se a sorte da viagem segurada: 7.º a venda, ou cessão em fórma dos bens segurados, se o Portador d'Apolice he cessionario dos mesmos.

Nos seguros impropriamente ditos, que vulgarmente na Praça de Lisboa se chamão de *pacto expresso*, sujeitos a mil inconvenientes, e que alli se tolerão por hum costume abusivo, e detestavel pratica, se nas respectivas Apolices estipulou-se a clausula de que os Segurados não serião obrigados a apresentar mais que as mesmas Apolices, no caso de sinistro, quando exigem a importancia do seguro, os Seguradores não os podem forçar a que produzão outros documentos da prova do seu interesse, e do real valor no Navio, e

ef-

effeitos ſegurados correſpondente á importancia do ſeguro; tal ſendo o ajuſte das partes que he licito, ſe elle não importa outra couſa mais do que huma illimitada confiança, que na epoca do contrato moſtra o Segurador fazer da probidade do Segurado, na racionavel ſuppoſição de que o não pertendião enganar, e perjudicar por aquelle pacto, que ſe deve ſuppôr dirigido unicamente a guardar-ſe o ſegredo da negociação, ſem fraude das Leis civis, e eſſencia do contrato.

Com tudo ſe os Seguradores entenderem que da parte do Segurado houve aquella fraude, e que nenhum intereſſe legitimo tinha no Navio em que ſe corrêrão os riſcos, podem reſiſtir ao pagamento; ſendo porém a ſeu cargo provar cumpridamente a meſma fraude, que ſe não preſume; e convencendo-a, devem ſer relevados da reſponſabilidade; porque não póde haver pacto que faça legitimo o dolo, ou provoque a delinquir.

CAPITULO X.

Da prova da exiſtencia da couſa ſegurada, e ſua expoſição aos riſcos maritimos.

TEm-ſe eſtabelecido, e frequentemente repetido em differentes lugares deſte Tratado a conſtante regra, que o ſeguro he nullo, ſe não exiſte a couſa ſegurada, que he o fundamento, e materia do contrato; e ſe nella o Segurado não tem intereſſe por ſi, ſeus Commettentes, e Repreſentantes, no real valor declarado n'Apolice; e que, ſuppoſto exiſta, e pertença ao Segurado, e a ſua eſtimação tenha ſido juſta, com tudo o ſeguro eſtorna-ſe, e caduca a Apolice, ſe a meſma couſa não foi expoſta aos riſcos maritimos; viſto que eſtes conſtituem o titulo, pelo qual o Segurado tem direito á ſatisfação do damno, em caſo de ſiniſtro; e o Segura-

dor á exigibilidade, ou retenção do premio, no caſo de chegada a ſalvamento do Navio, em que ſe corre a aventura. (1)

Pelo que, acontecendo a perda, o Segurado não póde conſtranger ao Segurador a preſtar-lhe a indemnização competente, ſem que prove: 1.º que a couſa ſegurada exiſtia: 2.º que nella tinha legitimo intereſſe: 3.º que fora expoſta aos riſcos maritimos, por ſua conta, ou pela dos ſeus Commettentes, e Repreſentantes, preciſamente no meſmo Navio, e eſpecifica viagem declarada n'Apolice.

Se o ſeguro he feito do corpo do Navio, e ſeus apparelhos, não ha rigoroſamente neceſſidade de ſe juſtificar a exiſtencia do meſmo; porque ſendo elle hum objecto real, e público, não tem precisão de prova, nem póde dar materia de diſputa, ſenão quanto á ſua eſtimação, que talvez arbitrariamente lhe déſſe o Segurado. Com tudo, como já houverão exemplos de carregações falſas ſobre Navios que não exiſtião, por iſſo, havendo ſuſpeita de dolo do Segurado, podem os Seguradores exigir-lhes provas directas da exiſtencia do Navio ſobre que ſe tomou o ſeguro. (2)

Pelas Ordenanças de Marinha de França, Titulo *dos Navios*, Artigo 6. he determinado, que os Officiaes do Almirantado fação todos os annos hum regiſto dos Navios pertencentes á navegação do Porto. Sem duvida eſta he huma policia muito importante, e neceſſaria, a fim de ſaber-ſe o numero de vaſos, de que ſe compõe a Marinha Nacional; e em caſo de controverſia, tirar-ſe Documento authentico para verificar-ſe a exiſtencia do Navio.

Na falta deſte ſoccorro faz prova o Acto de proprie-

(1) Valin Comm. ao Art. 56. 57. 61. Ord. Mar. Fr.
(2) Emerigon Cap. 11. Sec. 1. §. 2.

priedade, affretamento, sociedade, feito por Escritura pública, ou particular de Negociantes acreditados.

Quando o seguro he sobre effeitos, ou mercadorias, quaesquer que sejão, a principal prova que póde produzir o Segurado, he apresentar o Conhecimento do Capitão em fórma; pois este se considera o Documento fundamental, e especifico da carregação; mas deve elle ser coherente ás declarações d'Apolice nas circumstancias substanciaes da quantidade, e qualidade da cousa segurada, e bem assim do Navio, e do por conta de quem se fez o seguro; aliàs os Seguradores não são responsaveis. Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 56. (1)

Se os effeitos pertencem ao Capitão, ou Mestre do Navio, e Embarcação, deve-se justificar a compra, e apresentar-se Conhecimento assignado pelo Escrivão, e Piloto com a dita exacta coherencia á Apolice. Vide Ord. Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 62. e 63.

Na falta de Conhecimento (porque este póde ser perdido, ou porque o Capitão não o tenha querido assinar depois de carregados os effeitos, como tem acontecido por fraude, ou capricho), o Segurado póde fazer prova da carregação com outros quaesquer Documentos justificativos, e ainda por testemunhas, que em tal caso vem a ser supppletorias, e admissiveis. Os Documentos subsidiarios são contas de venda, livros de razão, Facturas, Despachos de embarque, e sahida, &c. (2)

O Conhecimento deve ser coherente á Apolice; porque esta coherencia he a unica relação, e laço civil capaz de fixar a condição das Partes: do contrario abrir-se-hia a porta ás maiores fraudes: pois, dependendo do

(1) Emerig. Cap. 11. Sec. 2. e 3. (2) Emerig. Cap. 11. Sec. 6. e 7.

do Segurado romper o ſeguro, não carregando couſa alguma no Navio deſignado n'Apolice, ſe lhe foſſe permittido introduzir no Conhecimento outra peſſoa, bens, e declaração do *por conta*, diverſamente do expreſſo na meſma Apolice, eſtaria no ſeu arbitrio reclamar, ou rejeitar o ſeguro ſegundo o ſucceſſo; o que repugna aos mais elementares principios de juſtiça. (1)

Pelo que, ſe na Apolice eſpecificaſſe que o ſeguro he por conta de huma Peſſoa, que ahi ſe nomea, e o Conhecimento foi paſſado a diverſa Peſſoa; ſe os bens ſegurados forão v. g. Caixas de Aſſucar, e o Conhecimento he de rolos de Tabaco; ſe o Navio, e ſeu deſtino declarado n'Apolice era hum, e o em que ſe carregárão os effeitos conſtantes do Conhecimento he outro, claro eſtá que os Seguradores não podem ſer obrigados ao pagamento de qualquer perda; porque fica evidente que, na epoca do contrato, tinhão em viſta muito diſtincto objecto de ſeguro, do que depois apparece.

Se o ſeguro foi feito em regra, mas com a clauſula *por conta de quem pertencer*, a qualidade da peſſoa, a quem ſe referir o Conhecimento, não póde obſtar ao pagamento da perda; tal ſendo o originario ajuſte do Segurador, e Segurado; porém ſe foi com a clauſula *por conta da peſſoa que ſe haja de nomear*, o Segurador póde conſtranger ao Segurado a nomeação, quando ſe lhe demanda a perda; e ſendo a peſſoa nomeada inimigo, ou ſubdito de Potencia belligerante, não he ſujeito a reſponſabilidade alguma. (2)

Ainda que o Conhecimento contenha a clauſula, *que diz ſer*, a qual diminue muito a fé do meſmo, relativamente á quantidade, e qualidade dos effeitos car-

(1) Emerig. Cap. 11. Sec. 4. (2) Emerig. Cap. 11. Sec. 4. e Cap. 12. Sec. 20.

carregados, com tudo os Seguradores respondem pela importancia d'Apolice; mas são fundados a requerer a exhibição das Facturas, e outros Documentos capazes de verificar a qualidade, e quantidade dos ditos effeitos, para virem no conhecimento do seu legitimo valor. (1)

Em todo o caso o Segurador será admittido a fazer prova contraria ao Conhecimento, e mais Documentos da carregação, tanto por escrito, como por testemunhas.

Se n'Apolice houve o pacto expresso de não ser o Segurado obrigado, em caso de perda do Navio, a justificar a carregação, o Segurador não póde forçar ao Portador d'Apolice a apresentar o Conhecimento; porque este pacto não he illegal; elle equivale á obrigação de estar o Segurador pela palavra do Segurado, tendo confiança na sua verdade, e credito, na consideração de que não intenta fraudallo, mas tão sómente occultar o segredo do seu negocio. Porém sendo demandado para pagamento, no caso de perda, póde resistir a elle, se provar que na verdade o Segurado não carregára, ou não tinha interesse nos bens segurados; e em falta de prova, póde compellillo a juramento judicial; e se este recusa, cessa toda a obrigação do Segurador. Tendo porém a esse tempo fallido o mesmo Segurado, póde-se, segundo as circumstancias, e sem embargo do pacto d'Apolice, rejeitar o seu juramento, e exigir a prova da carregação. (2)

O Segurador, que se fez resegurar, não póde no caso do sinistro ser obrigado pelo seu Resegurador a justificar a carregação dos effeitos segurados, se na Apolice do reseguro estipulou que não seria sujeito a mais do que a mostrar a quitação, ou recibo do pa-

ga-

(1) Emerig. Cap. 11. Sec. 5. §. 4. (2) Ibid. Sec. 8.

gamento que elle tiveſſe feito ao primitivo Segurado, com tanto que elle pagaſſe em boa fé. O favor do Commercio, e o expediente dos ſeguros legitíma ſemelhante pacto; e em virtude delle, o Reſegurado deve receber o ſeu embolſo da parte dos Reſeguradores; e eſtes, julgado convir-lhes, tem ſeu regreſſo contra o originario Segurado, ſe entendem que os podem atacar, e convencer do dolo.

CAPITULO XI.

Da prova do valor da couſa ſegurada.

AS Ord. Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 56. determinão: „ Os Seguradores ſobre a carregação „ não poderão ſer conſtrangidos ao pagamento das „ ſommas por elles ſeguradas, ſenão até á concurren- „ cia do valor dos effeitos, de que o Segurado juſtifi- „ car a carga, e a perda. E no Art. 64. o valor das „ mercadorias ſerá juſtificado por Livros, e Facturas; „ aliàs far-ſe-ha a eſtimação dellas, ſegundo o preço „ corrente, no tempo, e lugar da carregação, ſendo „ ahi comprehendidos todos os direitos, e deſpezas „ feitas até a bordo, ſe não tiverem ſido eſtimadas na „ Apolice. (1)

A Regulação da Caſa dos Seguros de Lisboa Art. 21. igualmente diſpõe: „ Em caſo de perda o Segura- „ do ſempre ſerá obrigado a juſtificar o valor dos ef- „ feitos que ſegurou, e o ſeguro não excederá o valor „ dos ditos effeitos com os gaſtos, e premio; ſalvo „ quando o ajuſte particular, expreſſado na Apolice, de- „ rogar eſte Capitulo.

Alguns Segurados abuſão deſta ultima clauſula, fazen-

(1) Valim no Art. 56. 64. 65. Emerigon Cap. 9.

zendo feguros fraudulentos, a que chamão *de pacto expreſſo*, inſerindo n'Apolice as clauſulas *valhão*, *ou não valhão* os effeitos o declarado n'Apolice *valhão mais*, *ou valhão menos*: *venhão*, *ou não venhão*, &c. Mas já ſe moſtrou (quando tratámos na ſegunda Parte dos Seguros de apoſta) que taes clauſulas erão abuſivas, ſendo poſtas com deſignio malicioſo. Se tiver havido dolo, a Apolice he nulla. Eſtas clauſulas ſó podem ter o effeito de exonerar o Segurado da obrigação directa de juſtificar por Documentos, e provas proprios o valor da propriedade, de que requereo o ſeguro; mas não lhe podem dar o direito indefinido de violar a Lei natural do contrato, nem tão pouco de forçar o Segurador ao pagamento de huma perda inexiſtente, ou de hum valor arbitrario, e fantaſtico. Pelo que, ſem embargo das ditas clauſulas, o Segurador deve ſer recebido a dar judicialmente prova contra o Segurado de que não ſe carregárão effeitos alguns de ſua conta no Navio perdido, ou que era exorbitante o valor declarado n'Apolice, ainda que ahi foſſe perfixa a eſtimação do meſmo por convenção das partes, ſegundo diſſemos na Parte 1. Cap. 20. da eſtimação da couſa ſegurada na Apolice.

CAPITULO XII.

Da prova da perda.

PAra ſer o Segurador obrigado á indemnização da perda, acontecida por fortuna do mar, não he neceſſario que nas provas do ſiniſtro ſe proceda com o rigor, e ſolemnidades preſcriptas por Direito Civil, baſtão para iſſo as de Direito das Gentes, que ſó exige que ſe adminiſtre juſtiça ás partes pela verdade ſabida, de qualquer modo que ella poſſa conſtar; pois as ſubmersões, e incendios dos Navios em mar alto, os nau-

fragios nas costas, e baixos não tem muitas vezes outras testemunhas mais que o Ceo, e em algumas occasiões apenas escapa huma, ou outra pessoa, que possa attestar o desastre. A distancia dos lugares, a natureza dos successos, a ignorancia que as gentes do mar tem das formalidades legaes, as circumstancias do facto, que varião tanto como os riscos maritimos, forção o Magistrado a ser circumspecto, mas não severo, a respeito da qualidade das provas de semelhantes acontecimentos, devendo contentar-se com aquellas que são capazes de convencer a toda a pessoa racionavel, e produzir no espirito huma certeza moral. (1)

O sinistro prova-se: 1.º pelo *Consulado*, isto he, a Declaração, e processo verbal, que o Capitão, ou outra pessoa da Equipagem faz perante a Camara do Commercio, Consul, ou Magistrado competente do porto, ou lugar, aonde chegou, ou naufragou o Navio: 2.º pelo depoimento, e justificação de testemunhas, que presenceassem o sinistro, ou escapassem delle; para o que ainda as pessoas inhabeis em outras causas fazem fé nesta pela difficuldade da prova; e até huma só testemunha basta no concurso de outras circumstancias conspirantes a verificar o successo: 3.º pela notoriedade do facto: 4.º pelos certificados authenticos, ainda dos Tribunaes, Magistrados, e Consules de Paizes estrangeiros, onde primeiro chegasse a noticia, ou se verificasse o infortunio maritimo.

He porém de advertir, que o *Consulado* posto seja nesta materia a mais curial, e relevante das provas, sendo feito em devida fórma, com tudo não he a unica que se possa produzir; nem a sua falta descarrega o Segurador da responsabilidade para com o Segurado, se por alguma outra maneira consta da realidade do sinis-

(1) Emerigon Cap. 14. *Sec.* 1. e *seguintes.*

niſtro; pois, ainda que, por via de regra, não deva já mais o Capitão, ou Meſtre de qualquer Navio ou Embarcação omittir o ſeu Conſulado, logo que chega a qualquer porto, para reſalvar os direitos dos Intereſſados no caſco, e carga do meſmo Navio, ou Embarcação, e a preterição deſta diligencia, faça muito ſuſpeitoſa a ſua conducta nos Paizes, onde he eſtabelecida boa policia de portos; com tudo, como em todos os lugares não ſe obſerva, com a devida exacção, a neceſſaria regularidade mercantil das grandes Praças, he evidente que ſeria huma injuſtiça excluir o direito dos Segurados, quando requerem a ſua indemnização, com o pretexto da falta do dito Conſulado, ſe aliàs o ſiniſtro ſufficientemente conſta por todo outro genero de provas.

He igualmente de notar, que aſſim como a falta do Conſulado não grava a quem obteve o ſeguro, aſſim tambem a ſua exiſtencia, ou a producção de qualquer outra prova da parte do Segurado não perjudica aos direitos dos Seguradores, antes podem eſtes oppôr todas as excepções legitimas, com que poſsão moſtrar a falſidade do Conſulado, ou quaesquer Atteſtações; ſegundo determina o Art. 61. das Ordenanças de Mar. de Fr. „ O Segurador ſerá admittido a fazer prova „ contraria ás atteſtações, e com tudo proviſoriamen- „ te condemnado ao pagamento das ſommas ſegura- „ das. „

Eſta prova contraria do Segurador he da meſma natureza que a prova directa, que o Segurado produz, e he ſujeita á prudencia, e religião dos Juizes, que não ſe devem regular pelas ſubtilezas Forenſes, mas pela franqueza, e boa fé mercantil, não tendo em viſta mais do que a verdade do facto, e a imparcialidade da juſtiça.

Quando, paſſado certo periodo de tempo razoado,

conforme a longitude das viagens, não ha mais noticia do Navio, isto he, nem o Segurado, nem alguma outra pessoa recebeo novas do Navio, considera-se este perdido; e tal presumpção legal faz as vezes de prova demonstrativa do sinistro, e he irrecusavel nos Tribunaes. Esta providencia, que he conforme a de todas as Ordenanças maritimas das Praças d'Europa, he tambem dada no Artigo 19. da Regulação da Casa dos Seguros de Lisboa. „ Todo o Navio, de que não houver „ noticia depois de hum anno de sua sahida para via- „ gem n'Europa, e depois de dous annos para viagem „ dilatada, será considerado perdido, e os Seguradores „ serão obrigados a pagar a importancia dos seguros, „ havendo do Segurado cessão dos effeitos que segu- „ rou. „

Este artigo parece deduzido do Artigo 58. das Ordenanças de Marinha de França, que he mais exacto, por fixar a epoca donde deve principiar-se a contar o tempo. „ Se com tudo o Segurado não recebe „ noticia alguma de seu Navio, poderá depois de pas- „ sado hum anno (contando-se do dia da partida) nas „ viagens ordinarias, e depois de dous annos nas de „ longo curso, fazer o seu abandono aos Seguradores, „ e pedir-lhes o pagamento, sem que seja necessario „ produzir attestação alguma de perda. „

Valim a este Artigo diz, que o dito tempo da prescripção se deve contar do dia da partida, quando depois della não houve mais noticia do Navio; aliàs começado em que se recebêrão as ultimas noticias delle.

Emerigon sustenta que esta doutrina tem igual applicação ainda a respeito dos Seguros feitos a tempo certo; e que posto o Segurado, passado elle, e não tendo noticia do Navio, fizesse novo seguro da mesma somma, haveria o estorno da segunda Apolice, e os primeiros Seguradores ficarião responsaveis, sem embar-

go

go de se não poder demonstrar que o sinistro acontecêra antes, ou depois do tempo do primeiro seguro. (1)

Os Segurados podem por convenção expressa na Apolice coarctar aquelle prazo, que induz presumpção legal de perda do Navio; a fim de poderem, no caso do sinistro, obrigar os Seguradores á indemnização, logo que expirar o termo em que convierem.

CAPITULO XIII.

Do retorno do premio.

TEndo-se mostrado o modo, com que o Segurado póde obter sua justiça contra o Segurador na Acção judicial para a indemnidade no caso de perda, quando os riscos effectivamente correrão por conta do mesmo Segurador, passa-se agora a indicar a outra especie de acção, que igualmente lhe compete, e tem lugar contra o dito, estando ainda pendentes os riscos; ou posto que já tivessem cessado, ou acontecesse a perda; com tudo mostra-se que, segundo os termos d'Apolice, ou pela dissolução eventual da mesma, sem fraude do Segurado, o Segurador não podia fazer seu o premio do ajuste. He esta huma das materias do Seguro, sobre que frequentemente se tem levantado demandas em Londres entre os Segurados, e Seguradores; o que tem dado occasião a fixarem-se nos Tribunaes os principios que concilião a justiça, e interesse de ambas as partes.

Algumas vezes os Segurados estipulão expressamente n'Apolice, que em certas circumstancias, realizadas ou não, certas garantias, o Segurador haja de retornar o premio, ou parte delle; como v. g. Se o Navio sahir

(1) Cap. 14. Sec. 4. sub §. 7.

hir em Comboi; ſe ſobrevier a paz no curſo da viagem; ſe não chegar a certo porto; ſe não effeituar todas as diſtinctas viagens que ſe deſtinavão, &c. neſtes caſos he inqueſtionavel, que ſendo taes pactos, e outros ſemelhantes, de ſua natureza honeſtos, e formando a Lei do contrato, o Segurado tem direito, e acção ao retorno do premio, que já houveſſe ſido pago ao Segurador, verificando-ſe as condições, ou contingencias acauteladas n'Apolice. Quando porém nella ſe não encontra precaução deſte genero, a eſſencia, e fim do contrato decide neſta materia do direito dos Contrahentes.

A Juriſprudencia dos ſeguros, e o eſtilo das Praças firma ſobre iſto quatro regras principaes: 1. O Segurado tem acção para o retorno de todo o premio, ou de parte delle, ſe o Segurador não correo riſco algum, ou ſó correo parte delle: 2. O Segurado não tem ſemelhante acção, nem em todo, nem em parte, huma vez que os riſcos começárão a correr por conta do Segurador: 3. Se o ſeguro não foi feito em regra, ou ſe prova fraude contra o Segurado, não tem eſte direito a retorno algum: 4. Em todo o caſo de tal retorno, o Segurador póde reter, ou exigir meio por conta da importancia ſegurada. (1)

A acção do retorno do premio compete ao Segurado contra o Segurador (dentro do termo da preſcripção legal) todas as vezes que, havendo-ſe-lhe pago o premio eſtipulado n'Apolice, moſtraſſe depois, que a meſma Apolice ſe diſſolvêra, e reſcindíra, ſem fraude de quem requerêra o ſeguro, ou de ſeus Correſpondentes, e Agentes; e ſe aliàs não era já infectada de algum vicio radical, e criminoſo, que impediſſe deſde o ſeu principio adquirir ſubſiſtencia.

Eſta acção póde ter por objecto o retorno do premio total, ou parcial.

O

(1) Baldaſſeroni *Part. 6. Tit. 5.*

O *retorno do premio total* tem lugar no caſo de inteiro rompimento de viagem, em que o Segurador não chegaſſe a correr riſco algum da couſa ſegurada no Navio deſignado na Apolice; ou por não terem ſido ahi carregados, por conta do Proprietario, os effeitos deſtinados no ſeguro; ou por terem ſido deſcarregados para terra, ou baldeados para outro Navio; ou por ſe ter nelles feito embargo do Governo, ou ſobrevir outro accidente, e que impediſſe a carregação de taes effeitos, a expedição daquelle primeiro Navio, ainda que iſto ſuccedeſſe por facto não fraudulento do Segurado, ſeus Correſpondentes, e Agentes; o que muitas vezes acontece, principalmente quando por precaução, ou por aviſos não realizados ſe fez o ſeguro em huma Praça, de Navios, e bens que ſe eſperavão de outra.

As Ordenanças de Mar. de Fr. Liv. 3. Tit. *dos Seguros* Art. 37. aſſim diſpõem. „ Se a viagem he inteiramente rompida antes da partida do Navio, *ainda pelo facto dos Segurados*, o ſeguro ficará nullo, *e o Segurador reſtituirá o premio*, á reſerva do meio por cento. „

A juſtiça deſta decisão he viſivel; porque ſendo o premio do ſeguro o preço convencional dos riſcos maritimos, ſegue-ſe, que a effectiva expoſição da couſa ſegurada a eſtes riſcos, fórma o unico titulo, pelo qual o Segurador tem direito de perceber parte dos frutos da eſpeculação, e capital alheio; vindo por eſte modo a ſer o ſeguro hum contrato condicional, e ſó obrigatorio da parte do Segurado, verificando-ſe a condição implicita *ſe o Segurador principiar a correr os riſcos da couſa ſegurada no Navio, e modo declarado n'Apolice*. Do que ſe deduz, que ſe elle não chegou a correr taes riſcos, não póde reter o premio de que já eſtiveſſe embolſado; antes neſte caſo aſſiſte direito ao Segurado para demandallo, por acção directa, pelo retorno, ou reſti-

tituição de tal premio, como pago fem legitima caufa de debito (1); ou repellillo com a excepção de dolo, fe elle pertender exigir o que não chegou a vencer; á excepção do meio por cento que todavia lhe he devido em razão da fua affignatura, pelos juftos motivos que já em outro lugar expuzemos, quando tratámos do eftorno d'Apolice por falta dos rifcos, de que o prefente Capitulo he huma confequencia, e ampliação.

Nefta doutrina he guardada a reciprocidade de direito, e a igualdade da condição dos Contrahentes; porque, affim como não tendo fido a coufa fegurada expofta aos rifcos, o Segurador he izento de pagar a indemnidade promettida na Apolice, pela mefma razão tambem o Segurado não póde fer compellido a fatisfazer o premio do ajufte, antes lhe he devida a acção judicial para o retorno, e embolfo do que já tiveffe pago por effe titulo, logo que verificar, *em tempo idoneo*, que não chegárão a ter principio aquelles rifcos que conftituem a bafe, e o alimento do contrato.

Tem igualmente lugar o retorno total do premio, ainda no cafo de ter fido a coufa fegurada expofta aos rifcos, fe o não foi, fegundo os termos, ou garantias da Apolice. Pelo que, fe fe fez o feguro com a garantia v. g. de fahir o Navio em dia certo; e bem affim antes, ou depois de hum dia, ou tempo determinado, ou de fahir em Comboi, ou de levar certo numero de peças, e de marinheiros, &c., e na realidade não fe verificárão taes garantias, ou outras femelhantes inferidas n'Apolice, pofto fem fraude do Segurado, caducando immediatamente o feguro, não fendo já os rifcos por conta do Segurador, e ceffando em confequencia a fua refponfabilidade, como fe moftrou na 2. Parte, Capitu-

(1) *Nihil refert utrum ne ab initio fine caufa quid datum fit, an caufa, propter quam datum fit, fecuta non fit.* L. 4. ff. De condict. fine caufa.

tulo das garantias, ficou igualmente cessando o direito do mesmo á exigibilidade, ou retenção do premio promettido: e por tanto, se o Segurado já o tivesse em boa fé pago antes de constar a falta da verificação das ditas garantias, póde intentar contra o Segurador sua acção para o retorno do mesmo premio, não podendo aquelle reservar-se mais do que meio por cento pela sua assignatura, segundo o estilo mercantil.

Quando os Seguradores começárão a correr os riscos da cousa segurada no Navio, e modo designado na Apolice, ainda que hum momento depois houvesse alteração dos termos do contrato, sem consentimento dos mesmos Seguradores, ou sem necessidade, e justa causa, como v. g. deviação; mudança voluntaria do Navio; separação espontanea do Comboi garantido; diminuição arbitraria do numero de peças, e pessoas da equipagem, e qualquer outra violação das garantias d'Apolice, posto tudo isto acontecesse sem fraude do Segurado, com tudo os Seguradores tem direito á totalidade do premio, visto que se expuzerão á sorte da navegação, e ficárão logo sujeitos a prestar a total indemnidade de qualquer perda de fortuna do mar, que pudesse sobrevir immediatamente depois de se fazer o Navio á véla, ou desde o instante, em que os riscos começassem a correr por sua conta, segundo as clausulas d'Apolice: tanto mais que, estando promptos a correr todos os riscos do Navio até o lugar do destino, pelo modo designado no ajuste, que havia já principiado a executar-se a seu perigo, repugna á justiça o serem privados do beneficio do contrato por facto alheio, em que não tiverão a menor influencia. Esta regra he apoiada pelas Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 27.

„ Se todavia a mudança de derrota de viagem, „ ou de Navio, acontece por ordem do Segurado, sem

„ o consentimento dos Seguradores, elles serão descar-„ regados dos riscos; o que terá igualmente lugar em „ todas as outras perdas, e damnos, que acontece-„ rem pelo facto, ou falta dos Segurados, *sem que* „ *os Seguradores sejão obrigados a restituir o premio*, „ *se elles começárão a correr os riscos.*

„ *Art.* 35. Se a viagem he designada n'Apolice, o „ Segurador correrá os riscos da viagem inteira; com „ condição porém que, se a sua duração exceder o pre-„ mio limitado, o premio será augmentado á propor-„ ção, *sem que o Segurador seja obrigado a restituir* „ *parte alguma delle*, *se a viagem durar menos.*

„ *Art.* 36. Os Seguradores serão descarregados pe-„ los riscos, e não deixaráõ de ganhar o premio, se „ o Segurado sem o seu consentimento envia o Na-„ vio a hum lugar mais remoto do designado n'Apo-„ lice, ainda que seja na mesma derrota; mas o segu-„ ro terá o seu inteiro effeito, se a viagem he sómen-„ te encurtada. (1) „

Céssa tambem o direito do Segurado ao retorno do premio, no caso da garantia da neutralidade, quando affirmou n'Apolice que o Navio, ou a carga segurada, era propriedade neutral, e depois se convence que o não era; ou que elle, ou o Capitão do Navio, se comportára no curso da viagem de modo, que, segundo o Direito das Gentes, perdesse o beneficio da sua neutralidade, e fosse aprezado, e condemnado como boa preza: pois, sendo nulla a Apolice pela falsidade original da garantia, (o que he inexcusavel em quem requereo o seguro) o Segurado demandando ao Segurador o premio que já lhe tivesse pago, estando aliàs comprehendido em fraude, allegaria em Juizo a propria torpeza; o que he inadmissivel: e ainda constando da ver-

(1) Veja-se Valin Comm. a estas Ordenanças.

verdade da garantia ao tempo d'Apolice, com tudo, se no curso da viagem o Segurado, ou seus representantes, que estão a bordo, ou o Capitão do Navio, lanção ao mar os Documentos necessarios á prova da neutralidade, ou pratíca outros factos suspeitosos, e injustos, que occasionão a preza, e legitimão a sua condemnação, he evidente, que, tendo o Segurador começado a correr os riscos, e não lhe sendo imputaveis aquelles desacertos da dissolução eventual da neutralidade, que só devem gravar a seus authóres, com justiça retem todo o premio recebido em boa fé; e tem direito de demandar por elle ao Segurado, se ainda estivesse por cobrar.

No caso de innavegabilidade do Navio por vicio occulto do mesmo, sendo ignorado por ambos os contrahentes, na epoca do contrato, como o seguro se annulla, e os riscos nunca pudérão ser por conta do Segurador, não respondendo em consequencia elle pela subsequente perda, tambem não tem titulo para exigir, ou reter o premio; e havendo-o recebido, o Segurado tem acção para o retorno.

O retorno parcial do premio tem lugar precisamente nos casos, e termos do estorno, ou dissolução parcial d'Apolice, e se funda nos mesmos principios, que deixámos expostos no competente Capitulo, para o qual remettemos ao Leitor. Pelo que o Segurado tem direito de pedir o retorno do premio, proporcionalmente á parte estornada do seguro, feito por huma, ou mais Apolices, logo que mostrar ter sido embarcada tão sómente parte dos effeitos de sua conta, destinados para o Navio alli designado; ou posto fosse embarcada a totalidade dos mesmos, com tudo, ou alguma parte fora, por qualquer motivo, ou accidente, descarregada de bordo, e só a restante exposta aos riscos; ou o seu valor não preenchia a importancia das ditas Apo-

lices, não havendo sobre isso fraude do Segurado, seus Correspondentes, e Agentes. Assim he justamente determinado nas referidas Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros*; que depois de prohibirem no Art. 22. fazer segurar, ou resegurar effeitos assima do seu valor, por huma, ou mais Apolices, pena de nullidade do contrato, e de confiscação das mercadorias, dispõem no Art. 23.

„ Se todavia se acha huma Apolice feita sem fraude, que exceda o valor dos effeitos carregados, ella „ subsistirá até a concorrencia da sua estimação; e em „ caso de perda os Seguradores serão obrigados á mesma, cada hum á proporção das sommas por elles „ seguradas, *como tambem de retornar o premio*, á „ reserva do meio por cento.

„ *Art.* 24. E se alli ha muitas Apolices tambem „ feitas sem fraude, e a primeira preencher o valor „ dos effeitos carregados, ella subsistirá unicamente, e „ os outros Seguradores sahiráõ do seguro, *e retornaráõ tambem o premio.*

„ *Art.* 32. Se o seguro he feito divididamente sobre muitos Navios designados na Apolice, e a carga inteira for posta sobre hum só, o Segurador não „ correrá o risco senão da somma que houver seguro „ sobre a Embarcação que tiver recebido a carregação, „ ainda quando todos os Navios designados n'Apolice „ viessem a perder-se, *e elle retornará o premio do* „ *excedente* á reserva do meio por cento.

Quando o seguro he feito para distintas viagens, ou esta distinção seja expressa n'Apolice, seja subentendida, e reconhecida pelo uso do commercio, e geral senso mercantil, em alguma especifica viagem segurada, como as de caravana do Levante, as da costa do Malabar, e outras semelhantes, que sempre se considerão hum aggregado de viagens parciaes, e separadas, dicta

a

a equidade natural, e exige a virtual, e presumida intenção das partes, que onde ha na realidade dous, ou mais distinctos pontos de tempos, lugares, e riscos, e só se correrão parte delles, o Segurador retorne tambem parte proporcional dos mesmos. (1)

Por identidade de razão deve haver o mesmo retorno parcial, ainda nas viagens inteiras, ou redondas *de premio ligado*, por ida, e volta do Navio, se este chegando ao porto, para o qual foi enviado, toma direcção diversa, e não he expedido para o porto donde sahíra; devendo ser o retorno da metade, por se considerar pouco mais ou menos igual o risco, tanto da ida, como de volta. Igualmente parece dever semelhante retorno ter lugar nas viagens de hum tempo determinado, em que se estipulou certa quota de premio, a razão de cada dia ou mez, em que durar a viagem, sem se designar termo certo da mesma; pois he evidente, que, em tal caso, cada dia ou mez vem a formar huma viagem periodica de distincta duração, e riscos; mas se he fixo o termo da viagem, ainda que o premio seja estipulado a mezes, com tudo, se ella dura menos, já não ha retorno proporcional do premio a respeito do tempo que falta para preencher o designado n'Apolice; tal tem sido a pratica de julgar de Inglaterra, segundo o rigor da regra, que não ha retorno do premio logo que o Segurador começou a correr os riscos; e as Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 35. assima transcriptas claramente a authorizão. (2)

Do exposto se patentea, que o Segurado tem direito ao retorno do premio nos casos sobreditos, não constando ter procedido em má fé, e contra as regras do contrato. Do que se deduz que cessa este direito, quando a Apolice he nulla por vicio de origem, e frau-

de

(1) Park pag. 377. (2) Baldeseroni Part. 6. Tit. 5. §. 39. Park pag. 384. e seg.

de real, ou presumptiva do mesmo Segurado, ou de seus Correspondentes, e Authorizados, que para este, e outros effeitos se considerão como huma, e a mesma pessoa; e isto acontece: 1. nos seguros feitos contra as Leis do paiz, em que se celebrou, e em que se deve executar o contrato: 2. nos seguros de viagens, e bens prohibidos por Direito das Gentes: 3. quando o Segurado per si, ou seus Representantes, induzio, por dolo intencional, ao Segurador a tomar o seguro, ou exaggerando excessivamente o valor dos bens; ou não tendo interesse algum legitimo no Navio, sobre que affectava correr a aventura maritima; ou multiplicando as Apolices pela mesma cousa, para receber, no caso do sinistro, duas ou mais vezes o valor segurado; ou falsificando, mal representando, e occultando as circumstancias substanciaes, que aggravavão os riscos do Segurador: 4. quando, supposto não haja contra o Segurado prova directa de fraude real, e deliberada, com tudo urge contra elle suspeita de fraude presumptiva no caso das Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 39.
» Presumir-se-ha ter o Segurado sabido da perda, e o
» Segurador da chegada das cousas seguras, se se acha
» que do lugar da perda, ou do em que aportou o Na-
» vio, possa ter sido levada a noticia de hum, ou outro
» successo, antes da assignatura d'Apolice, ao lugar em
» que ella foi passada, contando-se a legua e meia por
» hora, sem perjuizo das outras provas, que se pude-
» rem produzir. »

He clara a razão desta doutrina; porque a Justiça já mais póde patrocinar o dolo, a infracção das Leis, e as convenções essencialmente injustas; e seria cousa monstruosa tolerar-se, e proteger-se em Juizo o despejo do Segurado, allegando a propria torpeza, e vindo implorar o soccorro das Leis pelo mesmo titulo da violação dellas.

As

As citadas Ord. de Mar. de Fr. Art. 41. no caſo de fraude do Segurado, não ſó não lhe dão direito ao retorno do premio, ſem embargo da nullidade d'Apolice, ſenão que o condemnão a reſtituir ao Segurador tudo o que tiver recebido, e além diſto a pagar-lhe o dobro do meſmo premio.

Eſta regra procede ainda no caſo da fraude, ou irregularidade reciproca, iſto he, tanto da parte do Segurado, como do Segurador: por exemplo, nas *Apolices de apoſta*, ſem intereſſe algum do Segurado; nos ſeguros de viagens illegaes; nos de bens de contrabando, &c. Suppoſto o Segurador participe da fraude, e ſeja cumplice da infracção das Leis naturaes, e civís do contrato, com tudo, ſe o Segurado ſe arrepende do primitivo projecto, muda o plano da ſua eſpeculação, ſe não ſe verificou o embarque dos bens; ſe ſe rompeo a viagem do Navio deſignado n'Apolice; ſe aconteceo outro accidente, que occaſionou, ou juſtifica o eſtorno, e diſſolução do ſeguro, não tem outro recurſo mais do que a honra do Segurador para o reembolſo do premio, que já lhe tiveſſe pago; e reſiſtindo eſte, não o póde compellir ao retorno de tal premio, nem á indemnização da perda no caſo do ſiniſtro, porque a Juſtiça não aſſiſte a huma, e outra parte em ſemelhantes tranſacções abuſivas, nem deve tomar conhecimento de huma cauſa, em que o Segurado principia por allegar a propria torpeza, e infracção das Leis: e neſta materia tem lugar o axioma de Direito civil, que em igual delicto, melhor he a condição de quem poſſue. Em Inglaterra pelo Eſtatuto de George II. que prohibe as Apolices de apoſta, he expreſſamente diſpoſto que o premio não ſerá reſtituido nos caſos em que o meſmo Eſtatuto annulla o contrato. (1)

Quan-

(1) Park Cap. 19. pag. 372.

Quando o Segurado procedeo em boa fé, e ultimou o ſeu ſeguro em regra, e o Segurador ao contrario acceitou com fraude o meſmo ſeguro, ſabendo aliàs da chegada do Navio a ſalvamento; em tal caſo, não tendo eſte corrido riſco algum, não póde, ſem manifeſta extorsão, exigir ou reter o premio eſtipulado, nem ainda o meio por cento do eſtilo da Praça pela ſua aſſignatura: e por tanto ao Segurado, que já o tiveſſe pago, compete a acção para o retorno do meſmo. As citadas Ordenanças Art. 41. condemnão além diſto ao Segurador a reſtituir ao Segurado o dobro do premio fraudulentamente recebido.

Tudo o que temos dito do retorno do premio, he igualmente applicavel aos reſeguros, e ſeguros duplicados, que ſe explicárão na Parte 1. Cap. 49. e 50. e que são ſujeitos ás meſmas regras dos ſeguros ſimples. Vid. Valin Comm. ás Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 20. 21. 22.

Nos ſeguros ſobre boa, ou má nova, com a clauſula *perdido*, ou *não perdido*, e outras ſemelhantes, ſe a Apolice foi aſſignada já depois da chegada do Navio a ſalvamento, ignorando o Segurador, e não podendo ſaber tal ſucceſſo, não tem lugar o retorno do premio; porque ſe o Navio eſtiveſſe perdido ao tempo da ſubſcripção, elle ſeria obrigado a preſtar a indemnidade do Segurado: e por tanto de razão he que retenha, e poſſa exigir o premio em conſideração do qual ſe expoz aos riſcos que ſe reputavão pendentes, ſuſtentado o contrato pela boa fé das partes, e incerteza do eſtado dos bens que fazião o objecto do ſeguro.

CA-

CAPITULO XIV.

Das acções do Segurador contra o Segurado.

O Segurador tem contra o Segurado tres acções Civeis: 1.ª para o pagamento do premio: 2.ª para o embolſo de meio por cento do valor ſegurado, no caſo de eſtorno d'Apolice: 3.ª para repetição, e reembolſo da quantia do ſeguro, que indevidamente pagou.

A acção para o pagamento do premio he legitima, viſto ſer derivada da natureza do contrato do ſeguro, e ajuſte das Partes. O Segurador póde propolla immediatamente depois de aſſignada a Apolice, ſe por convenção ahi expreſſa, ou pela Lei do paiz, ou pelo eſtilo da Praça, em que ſe fez o ſeguro, tem direito a ſeu peremptorio embolſo: aliàs he neceſſario que eſpere ou pela ceſsão dos riſcos, ſe o uſo admitte eſſa franqueza, ou pela expiração do praſo que tiver concedido ao Segurado.

Na Praça de Lisboa algumas Companhias concedem o eſpaço de oito mezes para pagamento do premio, acceitando os Segurados huma Letra da reſpectiva importancia a favor dos Seguradores. Em tal caſo eſta divida, e ſua execução rege-ſe pelas regras ordinarias das Letras de Cambio; pois a eſtas são equiparadas na natureza, e effeitos quaesquer Letras mercantis, a que chamão Letras de terra, como diſpõe o Alvará de 16. de Janeiro de 1793.

Por conſequencia os Seguradores podem demandar aos Segurados, que não pagarem no tempo do vencimento de Letra, uſando contra elles da acção de Aſſignação de dez dias na fórma da Ord. Liv. 3. Tit. 20. §. 15. e Tit. 25. ficando todavia a eſtes o direito de ſe opporem com ſeus embargos, allegando as defezas

legitimas, que entenderem lhes assistem para serem relevados da condemnação; sendo os principaes: 1.º que tendo o seguro sido feito em regra, houvera estorno d'Apolice, sem fraude delles Segurados, seus Correspondentes, Corretores, e Agentes, e que os Seguradores não corrêrão risco nos bens, Navio, e viagem segurada, como se mostrou na Parte 2. Capitulo *do Estorno d'Apolice*: 2.º que os Seguradores usárão de fraude na epoca do contrato, occultando a circumstancia que já sabião de estar o Navio salvo, e que por isso até devem ser condemnados no dobro do premio, segundo as Ord. de Mar. de Fr. Tit. *dos Seguros* Art. 31. 40. e 41.

O Segurado não póde recusar o pagamento do premio com o pretexto de que tem de encontrar, e compensar com os Seguradores o pagamento da perda do mesmo, ou outros seguros; porque sendo liquida a divida do premio, não se póde a sua satisfação demorar com outros debitos mais implicados, ou illiquidos; salvo se n'Apolice se estipulou, que os premios serião compensaveis com o pagamento da perda do valor segurado por essa, ou outra Apolice do Proprietario dos bens.

A acção para o pagamento do meio por cento da importancia do seguro, compete aos Seguradores em todo o caso de estorno da Apolice, se ainda não tivesse recebido o premio antes de se lhe mostrar rescindido o contrato sem fraude do Segurado, e seus Representantes; e havendo-o já recebido, tem direito de reter aquella retribuição mercantil, pela molestia de fazer assentos, e como devida indemnização dos seguros, que talvez deixasse de fazer por se considerar sobre carregado de riscos pendentes.

A acção para repetição, e reembolso da quantia do seguro indevidamente paga, compete aos Segurado-

res

res contra os Segurados em todos os casos em que lhes prestárão a indemnização da perda, que ou era fantastica, e simplesmente supposta pelos receios do Segurado (o que rarissima vez póde acontecer, pois os Seguradores não costumão pagar, sem constar por exuberantes provas da realidade da perda no casco, ou carga do Navio), ou era absolutamente indevida; o que acontece: 1.º por haver o Segurado procedido com fraude, segurando sem ter interesse, ou occultando, falsificando, ou mal representando circumstancias substanciaes, a fim de induzir os Seguradores em erro, e extorquir-lhes artificiosamente o seguro: 2.º por constar depois, que a Apolice se tinha estornado pelo *não cumprimento das condições* tacitas, e virtuaes do contrato, ou pela infracção das expressas garantias d'Apolice. Bem se vê que nestes casos, e outros semelhantes, o Segurado não tem titulo para apropriar-se o capital que lhe foi pago em boa fé, mas indevidamente, e por erro de facto; aliàs locupletar-se-hia com jactura alheia, e até reportaria commodo da propria malicia, e dolo: o que he intoleravel. Esta acção he derivada assim da justiça natural, como do Direito Civil. Vide Heinnec. ad Pandect. Tit. *de conditione indebiti*, *&* *conditione sine causa*.

Todas estas acções competem ao Segurador não só contra o Proprietario dos bens segurados, senão tambem contra aquelle que requereo o seguro, posto na Apolice declarasse a sua qualidade de simples Commissario, e Procurador; pois assim o exige o interesse do Commercio, e o expediente dos seguros, de que a maior parte se faz por Commissão, ou Procuradoria.

CAPITULO XV.

Da interpretação da Apolice.

MOstrando a experiencia que em grande parte das transacções civís, ainda as celebradas por escritura pública, com a maior boa fé das partes, encontrão-se depois difficuldades sobre a intelligencia das clausulas das mesmas, seja pela fraqueza do entender humano, seja pela imperfeição da linguagem (o que he commum a todos os idiomas), seja em fim pela inconveniencia, e impraticabilidade de comprehenderem-se em qualquer avença todas as possiveis circumstancias actuaes, e occurrencias futuras, que seria util antecipadamente expôr, ou prevenir com huma precaução distincta, e inserta no corpo do instrumento do contrato; faz-se portanto necessario em Juizo, e fóra delle o uso das regras da Hermeneutica juridica, para a acertada interpretação dos pactos duvidosos, obscuros, e ambiguos; sem o que he difficil não perigar muitas vezes o direito dos Contrahentes, que aliàs convem satisfazer-se segundo os dictames da equidade, preenchendo-se o fim ostensivo de suas convenções, para que se sustentem, quanto for possivel, e obtenhão o primitivo, e destinado effeito.

Estas reflexões são applicaveis, ainda com maior força, ao contrato do seguro; porque, de huma parte o Segurador confia illimitadamente na boa fé, e veracidade do Segurado, que, para resolvello ao seguro, lhe vai propôr factos, que de ordinario estão sómente no conhecimento de quem diligencía a Apolice; de outra parte o Segurado muitas vezes faz o seu seguro com precipitação, e soçobrado de receios de perda imminente, o que lhe não dá o acordo, e serenidade necessaria para acautelar todas as circumstancias favora-

ra-

raveis a seu interesse, e explicallas com propriedade, e distinção na Minuta que offerece para o seguro; do que resultão incoherencias, e ambiguidades d'Apolice, que depois, no caso de perda, subministra aos Seguradores pretexto para disputarem, com alguma côr de justiça, sobre a validade do contrato. Pelo que na praxe de julgar he indispensavel seguirem-se algumas regras para a interpretação d'Apolice, quando se excitão racionaveis dúvidas sobre a intelligencia, e extensão das suas clausulas. Estas regras devem assentar sobre o irrefragavel principio, que sendo o beneficio do Segurado, e o adiantamento do commercio, os grandes objectos do seguro, he necessario interpretar as Apolices de huma maneira franca, em ordem a obter estes fins; pois seria absurdo suppôr-se, que quando he segurado o fim, sejão com tudo excluidos os ordinarios, e usuaes meios de conseguillo. Eis-ahi as regras em conformidade a este principio. (1)

1.º O seguro sempre se presume feito da maneira que o devia ser; de sorte que, na dúvida, he necessario entender, e explicar o acto em sentido capaz de o fazer valer antes do que o sentido contrario. (2)

2.º Devem-se examinar as palavras, e clausulas da Apolice com o maior escrupulo, e exacção possivel, interpretando-as no seu sentido proprio, natural, obvio, e commummente recebido; pois ellas formão a lei da vontade das partes, da qual não he licito apartar-se, quando são claras, precisas, e sem a menor ambiguidade, e não contém absurdo na sua intelligencia, e applicação. (3)

3.º Deve-se igualmente attender a evidente intenção dos

(1) Park Cap. 2. (2) Emerig. Cap. 2. *Capienda est omnis interpretatio, ut actus potius valeat quam pereat.* L. 12. ff. *de Reb. dub.* (3) Vattel. *Droit des gens.* Liv. 2. Cap. 17. Echard. *Jur. Civ.* pag. 20. Emerig. Cap. 2. Sec. 7. §. 3.

dos Contrahentes, pois esta he a que indica o objecto que tinhão em vista na epoca do contrato, e sobre o qual recahio o seu mutuo consentimento; de sorte que, se a intenção de ambas he manifesta, ella deve prevalecer, posto as palavras apparentemente repugnem, pois nenhum acto opéra além da intenção das partes. (1)

4.º Não se póde estender o seguro de hum caso a outro, nem do seu corpo, ou objecto especifico a outro realmente distincto: assim o seguro do Navio não se estende ao de mercadorias, nem o destas ao daquelle, &c.

5.º Havendo ambiguidade nos termos, clausulas, e garantias d'Apolice, e não constando do contexto desta, ou de algum modo legitimo, e evidente, como v. g. da *Minuta do seguro*, ou dos assentos do Corretor, a intenção das partes, deve-se interpretar o contrato segundo os estilos, usos, e costumes do Commercio em geral, e com especialidade os da Praça, em que se fez o seguro, se ahi algum ha applicavel ao caso em questão, relativo á especifica viagem declarada na Apolice, e este se deve seguir, posto o Direito commum disponha o contrario, por se dever presumir que as Partes entendião conformar-se áquelles usos, ainda que o não declarassem. (2)

6.º

(1) *In contratibus rei veritas potius, quam scriptura perspici debet non quod scriptum, sed quod gestum est, inspicitur.* L. 1. C. 3. Cod. *Plus valere, &c. Cum enim sit bonæ fidei judicium, nihil magis bonæ fidei congruit, quam id præstari, quod inter contrahentes actum est.* L. 11. ff. *de act. empt.*

(2) Veskett, verb. *Usage.* Esta regra he apoiada pela que se estabelece para todas as causas mercantis no Alvará II. de 16. de Novembro de 1771. §. 5. „ As decisões dos negocios „ mercantis costumão depender muito menos da sciencia es- „ peculativa das regras de Direito, e das doutrinas dos Juris- „ consultos, do que do conhecimento pratico, das maximas, „ usos, e costumes do commercio, &c. He tambem conforme

aos

6.º Deve-ſe na interpretação da Apolice preſcindir das ſubtilezas, apices, e rigores de Direito Civil, e eſcrupuloſidades do foro, para unicamente julgar-ſe do direito das Partes pela verdade ſabida; pois o ſeguro he hum contrato de boa fé, que na dúvida ſe deve preſumir feito com a maior candura, e ſinceridade mercantil. (1)

7.º As clauſulas geraes devem ſer interpretadas na ſua generalidade, abraçando todos os caſos que podem ahi ſer comprehendidos: pois a diſpoſição geral opéra tanto no genero, como a eſpecial opéra na eſpecie, devendo em tal caſo a parte que ſe ſentir perjudicada, imputar a ſi o não ter poſto alguma reſtricção. (2)

8.º Sendo claros os termos do contrato, e a intenção das partes conhecida, moſtrando-ſe com tudo que houvera alteração, ou exceſſo das garantias, e poderes da Apolice ſem conſentimento do Segurador, contra o eſtilo da Praça, ou ſem neceſſidade, e juſta cauſa, a interpretação d'Apolice deve ſer contra o Segurado, em cujo poder eſtava, quando requereo o ſeguro, eſtipular clauſulas mais amplas a ſeu favor. (3)

9.º Se alguma parte oppõe á outra excepção de fraude, e a não provar de modo ſatisfactorio, ainda que appareção indicios, e ſuſpeitas contra a lizura do contrato, he mais humano, e de equidade attribuir qualquer irregularidade antes a erro, e inadvertencia, que a dolo deliberado: *In bonæ fidei judiciis, libera poteſtas permitti videtur judicii ex bono & æquo æſtimandi.*

---

aos principios de Direito Civil, pela generalidade da regra dos cantratos de boa fé: *Ea, quæ ſunt moris & conſuetudinis in bonæ fidei judiciis, debent venire.* L. 31. §. 20. ff. Edilit. Edict.

(1) Emerigon Cap. 1. Sec. 5. e Cap. 20. Sec. 3. Baldaſſeroni Part. 6. Tit. 12. (2) Emerigon Cap. 2. Sec. 7. pag. 58.

(3) *In cujus poteſtate fuit legem apertius conſcribere.* L. 39. ff. *de pactis.*

di. Inſtit. *de act.* §. 30. . . . *Placuit in omnibus rebus præcipuam eſſe juſtitiæ, æquitatisque, quàm ſtricti juris rationem.* L. 8. Cod. *de Judic.* . . . *In dubiis, benigniora præferenda ſunt.* L. 60. ff. *de Reg. jur.*

CAPITULO XVI.

Da preſcripção das Apolices.

TOdas as Nações, que tem legislado ſobre negocios maritimos, conſiderando que o intereſſe do Commercio exige liberdade, ſegurança, e actividade nas ſuas operações, tem aſſignado termos breves para os Segurados pedirem a indemnização das ſuas perdas, paſſados os quaes, são excluidos de demandarem aos Seguradores, que podem oppôr contra a ſua negligencia a excepção de preſcripção, ficando exonerados de toda a reſponſabilidade.

O tempo da preſcripção varía ſegundo o Regulamento de cada paiz.

No noſſo Reino o termo para pagamento do ſiniſtro, ou avaría, he determinado no Artigo 18. do Regulamento da Caſa do Seguro de Lisboa, *ib.*

„ *Art.* 18. Os Segurados devem pedir as ſuas per-
„ das, tendo Documentos para as fazerem ſaber aos
„ Seguradores, dentro de hum tempo limitado, paſſa-
„ do o qual, não ſerão admittidos a pedillas; e eſtas
„ limitações ſerão dentro de dous mezes, contados do
„ dia da perda, as que ſuccederem nas praias, e coſ-
„ tas do mar deſtes Reinos de Portugal, e Algarve.
„ Dentro de quatro pediráõ o pagamento das que ſuc-
„ cederem pelas outras coſtas do mar d'Europa. Den-
„ tro de ſeis pediráõ o pagamento das que ſuccederem
„ nas Ilhas dos Açores, Canarias, Cabo Verde, Coſ-
„ ta de Barbaria, Ilhas do Mediterraneo, e Portos do

„ Le-

„ Levante. Dentro de hum anno pediráõ o pagamen-
„ to das que ſuccederem nas Coſtas do mar de Afri-
„ ca, e America, deſta parte da Equinoccial. E final-
„ mente dentro de dous annos pediráõ os pagamentos
„ das que ſuccederem além da Equinoccial: o que
„ Sua Mageſtade aſſim permittirá.

Eſte Artigo contém huma diſpoſição muito rigoroſa, pouco exacta, e em muitas circumſtancias impraticavel; porque he poſſivel que nas perdas acontecidas nas Coſtas do mar d'Europa, e muito menos nas do Baltico, principalmente nas viagens á Noruega, e Ruſſia, não chegue a noticia do infortunio nos termos alli perfixos. Pelo que exige não ſó a equidade, mas a eſtreita juſtiça que ſemelhante Artigo ſeja interpretado de modo, que o tempo da preſcripção não principie a correr do dia da perda, como alli ſe declara, mas do dia da noticia della; como determina o Artigo 48. das Ordenanças de Marinha de França, e eſta ſendo pública, e notoria no lugar, em que ſe celebrou o ſeguro; não baſtando a noticia, e conhecimento particular do Segurado, ou d'outra peſſoa; ſalvo ſe a participou aos Seguradores pela formal notificação dos Officiaes da Caſa dos Seguros: e tal he o coſtume em França, ſegundo atteſta Pothier, Valin, e Emerigon.

Eſte coſtume he racionavel; porque, ſendo o intereſſe do Segurado não perder momento em accelerar-ſe a dar noticia do ſiniſtro aos Seguradores para haver a ſua indemnização, he impreſumivel que o deixe de fazer logo que tiver certeza do facto; não devendo antes della, e ſó levado de algum rumor vago, ou d'outra participação informe, precipitar-ſe a fazer o abandono, que lhe póde ſer ruinoſo; ou intempeſtivamente inquietar os Seguradores para o pagamento, antes de ter os Documentos, e meios de produzir as provas juſtificativas do ſucceſſo.

Além disto he justo que o Segurado tenha espaço razoado para diligenciar estas provas depois do recebimento, certeza das noticias, e notoriedade do facto. Tanto mais que a prescripção das Acções legitimas he huma excepção odiosa, que tira ao Segurado hum direito, adquirido por titulo oneroso ao pagamento do premio, que prometteo, ou antecipou; e póde acontecer que, pelo retardamento de avisos dos Correspondentes, ausencia da Praça, em que se fez o seguro, ou outras causas, não tenha recebido as noticias em tempo, nem podido aprromptar as provas no curto espaço dos mezes limitados no sobredito Artigo.

Pelo que parece, segundo bem observa Emerigon, que se deveria admittir a prescripção de anno, com o menor termo de se demandar aos Seguradores para o pagamento das perdas dos Segurados.

Quando não se recebem noticias do Navio, passado hum anno depois da sahida nas viagens ordinarias, e dous annos nas de longo tempo, presumindo-se com razão a sua perda, tem o Segurado direito de demandar aos Seguradores pelo pagamento da importancia d'Apolice, segundo o Artigo 19. do Regulamento da Casa do Seguro de Lisboa; mas ahi não se fixa o tempo da prescripção da Acção do mesmo Segurado; nem as Ordenanças de Marinha de França dispõem nesta parte cousa alguma direitamente. Pothier, Valin, e Emerigon são de parecer que o lapso daquelle tempo começa da noticia, e certeza da perda; e que passado elle, os Segurados são obrigados a demandar os Seguradores dentro dos termos limitados no Artigo 48. e 58. das ditas Ordenanças. Esta opinião he racionavel, e entre nós deve ter lugar como deduzida da letra, e espirito do dito Regulamento.

CA-

CAPITULO XVII.

Da execução judicial nas causas de Seguro.

A Fórma do processo nas causas de Seguro em Lisboa tem por base os Artigos 16. e 17. da Regulação da Casa. Logo que o Segurado sabe do sinistro, e dentro nos termos perfixos no Artigo 18. e 19. da mesma Regulação requer o pagamento aos Seguradores, ou aliàs ao Director, ou Caixa da Companhia a isso authorizado, apresentando-lhe os Documentos da justificação da perda, e mais clarezas necessarias; se elle não paga, deve dar por escrito a razão de sua dúvida, offerecendo a sua Minuta assignada, para o Segurado deliberar, e responder em sua contraminuta, propondo as razões que entender lhe assistem para exigir a indemnização da perda; e não se compondo a disputa amigavelmente, procede-se a arbitramento, nomeando cada Parte o seu Louvado, e os Officiaes da Casa dos Seguros terceiro, para se decidir a pluralidade de votos, na fórma do Cap. 16. da dita Regulação; sendo porém cada hum destes Arbitros de differente parecer, nomearáõ todos tres quarto Arbitro, que será obrigado a concordar com hum dos tres; e a Sentença he registada em o livro competente da Casa para a todo o tempo constar.

Quando o caso em questão he omisso no Regulamento da Casa dos Seguros de Lisboa, e nas outras Leis patrias a este respeito, deve-se decidir pela analogia da Legislação Nacional, e pela boa razão dos Regulamentos das Nações as mais illuminadas em materia de Commercio; pois na Lei de 18. de Agosto de 1769. §. 9. se manda nos casos omissos seguir como fonte subsidiaria „ aquella boa razão, que se estabelece

„ nas Leis Politicas, Economicas, Mercantis, e Ma-
„ ritimas, que as mesmas Nações Christans tem pro-
„ mulgado com manifestas utilidades do socego públi-
„ co, do estabelecimento, da reputação, e do augmen-
„ to dos cabedaes dos Povos, que com as disciplinas
„ destas sabias Leis vivem felices á sombra dos Thro-
„ nos, e debaixo dos auspicios dos seus respectivos
„ Monarcas, e Principes Soberanos. „

O Capitulo 24. da sobredita Regulação da Casa dos Seguros tambem determina o mesmo. „ Sujeitão-se „ porém a todas as regras geraes praticadas nas mais „ Praças da Europa, encostando-se a ellas quanto for „ possivel. „

As Sentenças arbitraes considerão-se dadas em Juizo provisorio; e he livre ás Partes appellar dellas para a Real Junta do Commercio, a qual deve julgar definitivamente em ultima instancia sem demora, *procedendo-se na execução summarissimamente*, segundo o Cap. 17. da Regulação da Casa; pois (como ahi se diz) *as dilações são muito perjudiciaes ao Commercio.* Oxalá porém que tantos exemplos em contrario não attestassem, que a pratica está remotissima da intenção tão justa do Legislador. He de esperar que aquelle Tribunal delibere, e assente sobre os mais proprios meios de atalhar a trapaça forense, que occasiona intoleraveis demoras no progresso das Appellações, e execução das Sentenças.

No anno de 1795. em certa causa de seguro entre os Directores da Companhia permanente, e o Negociante José da Silva Ribeiro, que tinha obtido a seu favor Sentença arbitral, de que os Directores appellárão para a Real Junta do Commercio, pertendendo o Segurado que não se procedesse nos termos da appellação sem que os Appellantes depositassem a quantia segurada, ou aliàs se expedisse contra elles Mandado executivo, veio em dú-

dúvida no Tribunal se taes appellações deverião ser recebidas em ambos os effeitos, devolutivo, e suspensivo, ou tão sómente no effeito devolutivo sem perjuizo da execução; podendo os Seguradores ser constrangidos ao deposito provisional, ou penhora da importancia em que houvessem sido condemnados.

Advogando eu esta causa por parte do Appellado, sustentei, que aquellas appellações se devião receber tão sómente no effeito devolutivo, segundo os Artigos 61. e 74. das Ordenanças de Marinha de França, e que os Seguradores devião ser obrigados á execução immediata, por ser essa a natureza de todas as causas summarias, e proceder-se por este modo mais conforme ao fim do contrato do Seguro, espirito da Legislação patria, e estilo das principaes Praças da Europa. Assim foi determinado por decisão da Real Junta de 18. de Janeiro de 1796. que se mandou officialmente intimar ao Provedor da Casa dos Seguros para servir de regra em semelhante materia.

Esta decisão foi justissima; e sem dúvida era necessaria para consolidar o credito da Praça de Lisboa, dando confiança aos Segurados para não descorçoarem nas suas especulações mercantis, e ajustes de seguros, com receio de frivolas disputas dos Seguradores.

Se o Segurador que appellar da Sentença arbitral, for condemnado pelo Juizo definitivo da Real Junta do Commercio ao pagamento do seguro, cumpre á justiça que tambem o seja nas perdas, e damnos, e interesses legitimos do Segurado, pela demora do seu pagamento, não podendo ser liquidados em menos dos juros da Lei; porque deve-se considerar o capital do Negociante sempre em giro lucrativo, produzindo este fruto civil: tanto mais que tal condemnação pertence ao Officio do Juiz, segundo declara a Ord. Liv. 3. Tit. 66. §. 1. *ibi.* » Quanto ás custas, frutos, *e interesses*,

pó-

» póde (o Julgador) julgar aquillo que ſe moſtrar pe-
» lo feito que accreſceo depois da lide conteſtada em
» diante, ainda que pela parte não ſeja pedido; por-
» que todas as couſas, que acontecem em Juizo, de-
» pois da lide conteſtada, pertencem ao Officio do
» Juiz, ainda que não ſejão pedidas. »

As Ordenanças de Marinha da Imperatriz da Ruſſia Catharina II. são neſta parte muito providentes. Aſſim determina no §. 187. » Se o Segurado tiver dado
» aos Seguradores os competentes aviſos reſpectivamen-
» te ao naufragio, ou outra perda dos effeitos ſeguros,
» e não ſe poſſa provar que o naufragio, perda, deſ-
» truição, damno, perjuizo, incendio, ſubmersão, ou
» qualquer outro infortunio acontecido ao Navio, ou
» carregação, procedeſſe de fraude, e malfeitoria, e ſem
» embargo diſſo a Companhia de Seguro não ſatisfizer
» a perda, ſegundo o ajuſte; ſe para conſeguir o Se-
» gurado o ſeu pagamento for obrigado recorrer á Juſ-
» tiça, e eſta reconheça que com effeito a dita Com-
» panhia não ſatisfizera como era obrigada pela ſua
» promeſſa, e trato; neſte caſo a dita Companhia pa-
» gará, além da ſomma total ſegurada, ſeis por cento
» de intereſſe deſde o tempo, que deveria ſer feito pa-
» gamento do principal, e demais todas as perdas,
» damnos, e deſpezas occaſionadas pela demora; e em
» fim ſerá condemnada em huma multa equivalente ao
» dobro do premio. »

A igualdade da juſtiça pede, que ſe o Segurado, não eſtando pela Sentença arbitral, como lhe preſcreve o Artigo 16. da Regulação da Caſa dos Seguros de Lisboa, appellar, e decahir, e ſua pertenção for qualificada de fraudulenta, deverá ſer condemnado não ſó nas cuſtas em dobro ou treſdobro, ſegundo a malicia em que for achado na fórma da Ord. Liv. 3. Tit. 67. ſenão tambem em mór pena que ſe conſiderar condig-

na,

na, conforme a natureza, e circumſtancias do caſo, tendo-ſe por modélo as Ordenanças de Marinha de França Tit. *dos Seguros* Art. 55. „ Se o Segurado de-„ mandar judicialmente o pagamento da ſomma ſegu-„ rada, além do valor dos effeitos, *ſerá punido exem-„ plarmente*: e Art. 41. Em caſo de prova contra o „ Segurado, elle ſerá obrigado a reſtituir ao Segura-„ dor o que tiver recebido, e pagar-lhe o dobro do „ premio. „ As citadas Ord. da Imperatriz das Ruſ-ſias aſſim o diſpõem no §. 182. „ Se para perjudicar „ a Companhia de Seguro, o Segurado ou ſeu Corref-„ pondente, Procurador, Agente, e Corretor uſar de „ algum dolo, engano, ou bulra, não ſó decahirá de „ todo o direito que tiver ao valor dos effeitos ſegura-„ dos, e ao embolſo do premio que já houveſſe pago, „ ſenão tambem ſerá o caſo devaſſado ſegundo a or-„ dem judiciaria, e o culpado punido conforme as Leis. E no §. 184. „ Se de propoſito, e caſo penſado, „ por cubiça, ou por outro motivo, e principio, al-„ guem tiver a vilania de damnificar o Navio, ou Em-„ barcação ſegurada, e deſtruillo pelo fogo, agua, „ ou de outro modo, não ſó ſe julgará ter decahido „ de todo o direito de pedir, e haver o valor dos ef-„ feitos ſegurados, e o embolſo do premio que tiver „ pago, ſenão tambem ſe procederá a devaſſa do ca-„ ſo, e o delinquente ſerá caſtigado na fórma das Leis.

CONCLUSÃO.

Hei por findo eſte Enſaio ſobre hum dos principaes ramos da Juriſprudencia Maritima; e ſuppoſto não foſſe tratado em proporção, a ſua utilidade com tudo, como *nihil incœptum ſimul & perfectum*, ſeja licito dizer, que ao menos tem a avantagem de franquear alguns conhecimentos, que por extremo influem na marcha,

cha, e circulação do Commercio, o qual, na presente conjuntura, requer ser aviventado, e promovido por todo o genero de meios; sendo hum dos mais efficazes o dos seguros, feitos com discrição, e pureza; conhecimentos; digo, que até agora ou erão reconditos nos gabinetes de poucos adeptas da Alchymia mercantil, ou apenas gyravão por informes, confusas, e erroneas noções de sua natureza e effeitos. Possa o monopolio das sciencias em geral, e as que dizem respeito á justiça, e economía das convenções sociaes em particular, ser arrancado ás mãos avaras dos que invejão, e obstruem os recursos da felicidade do Estado!

A's Pessoas doutas he desnecessario implorar equidade; porque a verdadeira sabedoria he indulgente, e generosa. Não tenho a inepcia de arrogar-me a isenção de erros, e ainda de faltas capitaes, que desejo corrigir por amor da justiça, e do público. Os que tem sondado a profundidade de Direito, advertindo, que não he de leve pezo dirigir a Mocidade no tyrocinio de huma profissão, de que depende a propriedade, e credito Nacional, e que versa sobre materias não vulgares ao commum dos Negociantes, achando-se submergidas na immensidade, e confusão dos Estatutos locaes de diversas Nações, e de contradictorios Arestos, e Decisões dos Escritores, e Tribunaes estrangeiros, hão de reconhecer o quanto he arduo reduzir a principios, e systema, tão vagos, e discordantes atomos, que se vem espalhados no vasto espaço de amontoados volumes sobre materias de Commercio, que mais assombrão, e opprimem, do que allumião, e ajudão aos que desejão instruir-se com solidez, e brevidade. Penso pois que se reputará de não indifferente commodo huma compilação, que propõe, com alguma ordem, verdades uteis, e de frequente pratica nas transacções da vida, tirando-as do cháos de volumosas obras, e constituindo-

as

as ao nivel de todos os eſpiritos, que ſe reſolverem ao leve trabalho de huma lição paſſageira: *Tantum rerum ſeries, junčturaque pollet.*

Todavia tendo-me empenhado a proſeguir no longo eſtádio, que me propuz correr, não ſerá eſtranho reclamar dos ſabios communicação de luzes ſobre os principios eſpeculativos da ſciencia do Commercio; e não menos docil a receberei, com prazer e reconhecimento, dos Senhores Negociantes verſados nos conhecimentos theoreticos, e praticos de ſua profiſsão; pois entendo que he dever impreterivel contribuir cada hum com o ſeu contingente para a univerſalidade da inſtrucção pública, a fim de formar-ſe o caraćter dos que hão de algum dia ſuſter a eſperança, e opulencia da Nação. Se eſte ſuperficial esboſſo incitar mão habil para dar-lhe o colorido, e ſobre tão imperfeito modélo completar-ſe obra de tranſcendente primor, e utilidade, ſobeja recompenſa terá o zelo, com que me esforcei por abrir a terra, e lançar as primeiras ſementes na certeza de que a fecundidade dos engenhos patrios as deſenvolverá com energia, accelerando a fručtificação, fazendo-a ſubſtancial, vigoroſa, e de proveito incalculavel. Aſſim ſe enchão os votos de todo o amor da patria.



APPENDICE
DAS
FORMULAS
DE
APOLICES, E LEIS
SOBRE SEGUROS
E
MATERIAS CONNEXAS.

APPENDICE
AO
PROLOGO.

Artigos que formão a Regulação da Casa dos Seguros da Praça de Lisboa, propostos, e approvados no restabelecimento da Casa em 1758. e authorizados pelo §. 3. do Alvará de 11. de Agosto de 1791. como parte do mesmo Alvará.

I.

SUA MAGESTADE dará faculdade a todos os Negociantes, assim Nacionaes, como Estrangeiros, estabelecidos nesta Cidade com Casa de Commercio, que forem de boa fama, e credito, de poderem assignar como Seguradores as Apolices dos mesmos Seguros, feitas pelos Officiaes da dita Casa.

II.

Terão a mesma liberdade os Negociantes Nacionaes, e Estrangeiros, estabelecidos nas Cidades, Villas, e mais Lugares destes Reinos; e poderão por seus Procuradores allistarem-se na Casa, sendo pelos Officiaes da mesma registadas as Procurações; e os Procuradores serão fiadores, e principaes pagadores de seus constituintes, pelo que sempre serão pessoas abonadas.

III.

Os Negociantes, que quizerem ser admittidos como Seguradores, serão obrigados a apresentarem-se na Casa, para se allistarem, assignando seus nomes no Livro do Registo, e se sujeitaráõ a estas Regulações; mas

os Negociantes de fóra, mencionados no Capitulo antecedente, se poderão allistar por seus Procuradores.

IV.

Sómente os que tiverem assignado no Livro do Registo da Casa, poderão assignar as Apolices dos Seguros.

V.

Nenhum Segurador poderá assignar por conta de Companhias, ou Casas de Seguro Estrangeiras, ou por conta de Seguradores particulares de fóra do Reino.

VI.

Sómente será válido aquelle Seguro, que for registado pelos Officiaes da Casa em os Livros della; e haverá Sua Magestade por nullos, e sem validade todos os Seguros, que de outra maneira se fizerem, mandando proceder com todo o rigor das Leis contra quaesquer pessôas, que fizerem Seguros de outra maneira, impondo-lhes o castigo que entender, a evitar a contravenção do que fica dito.

VII.

Para facilitar, e dar toda a commodidade, que se póde aos Seguradores assistentes nesta Corte, permittirá Sua Magestade possão assignar as Apolices dos Seguros por Procuradores; e para este effeito serão as Procurações feitas pelos Officiaes da Casa, e lançadas em Livro, e ficaráõ os Constituintes obrigados, como se pessoalmente tivessem assignado as Apolices do Seguro.

VIII.

Ficará na liberdade do Segurado escolher entre os Seguradores os que mais quizer, e contratar as Condições de seu Seguro como lhe parecer; e serão válidos, depois que forem registados pelos Officiaes da Casa.

IX.

IX.

Quando succeder que entre o tempo da proposta de hum Seguro, e assignatura da Apolice chegue a salvamento a embarcação, ou a noticia da perda della; neste caso determinaráõ os Officiaes da Casa a validade, ou invalidade do Seguro, pois só elles são os que podem affirmar se estava acceitado o Seguro, ou não.

X.

Os Seguros assignados por huma Sociedade serão pagos pelo Corpo da mesma Sociedade, e cada hum dos Socios ficará tambem *in solidum* obrigado ao pagamento.

XI.

Quando a Sociedade correr em hum expresso nome, e Companhia, e o Socio expressado não se ache nos termos de poder pagar as perdas do Seguro, será obrigado a manifestar aos Officiaes da Casa os titulos, que constituem seus Socios; e estes serão obrigados ao pagamento; e succedendo ser fantastica a expresão de Companhia, como algumas vezes succede, Sua Magestade haverá por bem que se castigue o Segurador, como lhe parecer, pelo engano.

XII.

Todo o Segurador, que não tiver conhecido Socio, não poderá ausentar-se deste Reino por pretexto algum, sem primeiro dar fiança aos Seguros que tiver assignado; e assignará o fiador no Livro da Casa, obrigando-se á satisfação das perdas, e em tudo representará o Segurador que abona.

XIII.

Morrendo Segurador, que não tiver Socios, seus Herdeiros noticiaráõ o falecimento na Casa; e não poderão dispôr dos bens da Herança, sem primeiro se obrigarem por hum Termo feito pelos Officiaes da Casa, e debaixo de boa caução ao prompto pagamento

das

das perdas que houver, ou possa haver nos Seguros, que o defunto tivesse assignado. E sendo os Herdeiros menores, seus Tutores, ou Curadores se obrigaráõ por elles; e toda a alheiação dos bens da herança, que se fizer antes destes procedimentos, haverá Sua Magestade por nenhuma, e sem effeito.

XIV.

Tanto que o Segurado tiver noticia de alguma perda, a fará manifesta aos Officiaes da Casa, os quaes farão lembrança della, notando-a com todas as suas circumstancias; e tanto que o Segurado tiver Papeis, por onde juridicamente conste da perda do seu Seguro, os entregará aos Officiaes da Casa, para estes intimarem aos Seguradores a dita perda, e os notificarem para o pagamento della, o que não poderá ser praticado por outros Officiaes, o que Sua Magestade assim permittirá.

XV.

Tanto que os Officiaes da Casa forem entregues dos Documentos, que justificão as perdas, os apresentaráõ logo aos Seguradores, que serão obrigados dentro do termo de quinze dias a acabar o exame delles, e dentro do termo de outros quinze dias successivos a fazerem o pagamento da perda na presença dos Officiaes da Casa, que lançaráõ o termo da Quitação.

XVI.

Quando houver dúvida entre o Segurado, e Segurador, de sorte que não se faça o pagamento no referido termo de quinze dias, permittirá Sua Magestade, que cada hum dos dous possa nomear seu Louvado, e os Officias da Casa hum terceiro; e prevalecerá a pluralidade dos votos; e sendo cada hum destes tres Arbitros de differente parecer, nomearáõ todos tres quarto Arbitro, que será obrigado a concordar com hum dos tres; e estarão as partes pelas Sentenças, as quaes serão

rão lançadas em Livro, para a todo o tempo conſtar dellas na Caſa.

XVII.

Eſtarão as partes pelas Sentenças arbitraes, das quaes ſe poderão appellar para o Tribunal da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação deſtes Reinos, e ſeus Dominios, para julgar em ultima Inſtancia ſem demora; e o Deſembargador Conſervador da meſma Real Junta mandará proceder na execução da Sentença ſummariſſimamente, pois as dilações são muito perjudiciaes ao Commercio.

XVIII.

Os Segurados devem pedir as ſuas perdas, tendo Documentos para as fazerem ſaber aos Seguradores, dentro de hum tempo limitado, paſſado o qual, não ſerão admittidos a pedillas; e eſtas limitações ſerão dentro de dous mezes, contados do dia da perda, as que ſuccederem nas Praias, e Coſtas do mar deſtes Reinos de Portugal, e Algarve. Dentro de quatro pediráõ o pagamento das que ſuccederem pelas outras Coſtas do mar da Europa. Dentro de ſeis pediráõ o pagamento das que ſuccederem nas Ilhas dos Açores, Canarias, Cabo Verde, Coſta de Barbaria, Ilhas do Mediterraneo, e Portos do Levante. Dentro de hum anno pediráõ o pagamento das que ſuccederem nas Coſtas do mar de Africa, e America, deſta parte da Equinoccial. E finalmente dentro de dous annos pediráõ os pagamentos das que ſuccederem além da Equinoccial: o que Sua Mageſtade aſſim permittirá.

XIX.

Todo o Navio, de que não houver noticia, depois de hum anno de ſua ſahida para viagem na Europa, e depois de dous annos para viagens dilatadas, ſerá conſiderado por perdido, e os Seguradores ſerão

obrigados a pagar a importancia dos Seguros, havendo do Segurado cessão dos effeitos que segurou.

XX.

Os Seguradores pagaráõ as perdas a 98. por cento, quando na Apolice do Seguro não houver clausula em contrario; porque havendo-a, se estará pelo que for ajustado.

XXI.

Em caso de perda, o Segurado sempre será obrigado a justificar o valor dos effeitos que segurou; e o Seguro não excederá o valor dos ditos effeitos com os gastos, e premio, salvo quando o ajuste particular expressado na Apolice derogar este Capitulo.

XXII.

Quando nas Apolices dos Seguros não houver convenção a respeito das avarías, estas serão reguladas na fórma seguinte.

Toda a qualidade de Pão, Legumes, e Frutas he izenta de avaría ordinaria, por serem generos corruptiveis por natureza; não serão porém estes ditos generos izentos das avarías geraes.

As avarías em Peixe, Assucar, Tabaco, Linho, Linho Canhamo, Pelles acamurçadas serão pagas pelos Seguradores, excedendo 10. por cento.

As avarías em todos os mais generos de fazendas, corpos de Navios, e seus apparelhos serão pagas, excedendo 3. por cento.

Não se pagaráõ avarías de cousas liquidas, sendo causadas por defeito das vasilhas, e sómente se pagaráõ no caso de naufragio, ou varação.

XXIII.

Os Seguradores não serão obrigados ao abandono dos effeitos segurados, salvo quando na Apolice do Seguro se fizer expressa menção desta clausula; e o Segura-

rado, ou outra qualquer Pessoa, tem plena authoridade para fazer o que julgar mais conveniente a beneficio dos effeitos, salvando-os, e transportando-os ou ao porto destinado, ou a outra parte, ou vendendo-os no lugar do naufragio, tudo a risco dos Seguradores, a quem se dará conta.

XXIV.

Sómente se sujeitão os Seguradores á rebeldia de Patrão, quando na Apolice do Seguro expressarem esta circumstancia; sujeitão-se porém a todas as regras geraes praticadas nas mais Praças da Europa, encostando-se a ellas quanto for possivel, com as quaes se conformaráõ os Arbitros nas suas decisões.

Theotonio Gomes de Carvalho.

Appendice á Parte I. Cap. 5. N. 1.

Formula das Apolices de Seguros de Lisboa.

N.º

COMPANHIA DE SEGUROS.

Denominada - - - - - - -

A Companhia de Seguros - - - - - por intervenção de ſeus Directores, e debaixo da firma de - - - - - - - - e Companhia, com plenos poderes de todos os Intereſſados, ſeguramos a - - - - - - por conta de - - - - - - - de tal porto - - - para tal porto - - - - no Navio - - - - - - Capitão - - - - - - - a quantia de - - - - - - - valor de - - - - - - - carregado a bordo do dito - - - - - - - livre de avaría ordinaria - - - - - - -

para corrermos os riſcos, ſendo de quaeſquer generos, deſde que forem embarcados nas praias para ſe conduzirem a bordo do Navio até ſerem poſtos em terra no porto do ſeu deſtino; e ſendo do caſco, e apparelhos do Navio, deſde logo que tiver ſuſpendido a primeira ancora para velejar até paſſarem vinte e quatro horas contadas do momento em que der fundo no porto, onde

de finda a viagem. E são os riſcos que tomamos os de mar, ventos, tempeſtades, naufragios, varações, abordagens, mudanças forçoſas de derrota, de viagem, de Navio, alijações, fogo, preza, e pilhagem, reprezalias, detenções de Principes, declarações de guerra, e todos os caſos cogitados, e não cogitados, de que poſſa reſultar perjuizo ao Segurado, excepto rebeldia de Patrão, e abandono dos generos ſegurados.

No caſo de naufragio, ou varação, damos pleno poder ao Segurado, e na falta delle, ou Procurador ſeu, a qualquer Peſſoa para zelar, e beneficiar os generos ſegurados, e os fazer tranſportar por noſſa conta, e riſco ao porto do ſeu deſtino; e ſendo neceſſario, ou avantajoſo, vendellos, e remetter-nos por noſſa conta, e riſco o ſeu liquido producto; e nos obrigamos a eſtar pelas contas, que a eſte reſpeito nos forem dadas, ſendo claras, juradas, e aſſignadas pelo executor, qualquer que ſeja, deſtas operações, ou as contas nos venhão remettidas em direitura, ou ao Segurado, o qual neſſe caſo nos deverá apreſentar as originaes, jurando ſerem as meſmas que recebeo.

No caſo de perda, que Deos não permitta, promptamente a pagaremos logo que nos for demonſtrada; a ſaber: ſendo perda total, a noventa e oito por cento; ſendo avaría groſſa, ſem abatimento; e ſendo avaría ordinaria, pagaremos a diminuição do valor, que por ella tiverem os generos ſegurados, cuja diminuição ſe conhecerá na avaría parcial, comparando os generos avariados com os não avariados: e na avaría univerſal, comparando o ſeu valor exiſtente com o primeiro valor, e gaſtos conſtantes das facturas originaes, que ſerão jurados.

Em tudo o que vai aqui declarado nos conformamos Nós e o Segurado (ainda que não aſſigne eſta Apolice) ás vinte e quatro condições, que regem a Ca-

Ca-

ſa dos Seguros, authorizados pelo Alvará de onze de Agoſto de mil ſetecentos noventa e hum, que as confirmou; e na fórma dellas ſe poderão pôr ás clauſulas aqui expreſſadas as excepções, em que comnoſco forem de acordo os Segurados, obrigando-nos por todos os noſſos bens, e de noſſos Socios a reſponder pela quantia de - - - - fundo da meſma ſociedade, e na conformidade das noſſas condições, e addicionamento regiſtado na Caſa dos Seguros ao inteiro cumprimento de tudo que vai eſcrito, e aſſignado. E ajuſtamos o premio do Seguro em - - - por cento. Lisboa aos - - - do mez de - - - - - - de &c.

E eu Rafael Lourenço Peres, Eſcrivão Proprietario dos Seguros, dou fé paſſar na verdade o conteudo neſta Apolice, e reconheço ſerem os proprios Seguradores que a aſſignárão. Lisboa ut ſupra.

Rafael Lourenço Peres.

Eſta Certidão eu ſobredito Rafael Lourenço Peres, da Apolice original, a que me reporto, e fica em meu poder, fiz eſcrever, ſubſcrevi, e aſſignei.

Rafael Lourenço Peres.

Ap-

Appendice á Parte I. Cap. 5. N. 2.

LISTA

Das negociações, que para ſerem válidas em Juizo, devem ſer eſcritas em Papel Sellado com a taxa determinada no Alvará para o papel de Hollanda, ou eſtas ſejão manuſcriptas, ou impreſſas em toda, e qualquer qualidade de papel.

LEtras de Cambio.
Letras de terra.
Letras de riſco.
Conhecimentos.
Apolices de ſeguro, ou de outra qualquer natureza.
Affretamentos.
Proteſtos.
Manifeſtos.
Facturas.
Atteſtações das Fabricas.
Recibos, Obrigações, e Contratos de Commercio.
Arrendamentos, e Recibos de Caſas.
Provisões, e Alvarás.
Letras de ordem, e cautelas, que ſervem para ſegurar, remetter, e entregar dinheiro, ou encommendas pelos Correios, Eſtafetas, ou por outra qualquer peſſoa.

Palacio de Quéluz a vinte e dous de Julho de mil ſetecentos noventa e ſete.

Marquez Mordomo Mór.

Ap-

Appendice á Parte I. Cap. 8. Num. 1.

N.º

RECebemos do

para ſervir de premio de ſeguro, e de commiſsão de

o qual ſeguro nos obrigamos a mandar fazer fóra deſte Reino em qualquer das Praças, onde he coſtume ſegurar; pelo que recebemos de noſſa commiſsão a razão de meio por cento, aſſima incluida, pela qual ficamos obrigados deſde hoje a expedir, e mandar as ordens para ſe fazer o dito ſeguro, o qual ſerá feito com todas as condições, e clauſulas da Apolice geral da Caſa dos Seguros deſta Cidade; e no caſo de perda (o que Deos não permitta) ſe pagaráõ noventa e oito por cento: e para mais firmeza obrigamos noſſas peſſoas, e bens, como fiadores, e principaes pagadores dos Seguradores. Lisboa em

Pelo premio de	₰	a	p. C.to	₰
Pela commiſsão - - - - -		a $\frac{1}{2}$	p. C.to	₰
				₰

Appendice á Parte I. Cap. 8. e 13. Num. 2.

Collecção I. á Ord. Liv. III. Tit. 59.

Das provas que se devem fazer por escrituras públicas.

Ao §. 19.

ALVARA',

Em que se determina que o Corretor dos Seguros possa denunciar as penas, em que incorrerem os Seguradores, e que se tire devassa dos que fazem Seguros fóra da Casa delles.

Liv. da Chancel. mór dos Offic. e Mercês, fol. 374. vers.

N.º 1. EU ELREI Faço saber que Antonio Rebello da Fonseca, Provedor, e Corretor dos Seguros desta Cidade, e Reino, Me representou por sua petição, que para segurança dos negocios, e ajustamento dos Seguros, era o dito Officio de Corretor delles o mais util, e necessario nas Republicas, por cuja razão lhe constituíra o Direito salario, que se costumava chamar Proxenetico; e na creação e Carta do dito Officio fora Eu servido declarar que haveria de seu salario meio por cento á custa dos tomadores; e que neste negocio não entenderia outra alguma pessoa, correndo todos os Seguros, que se fizessem pelo Corretor, e em outra fórma serião nullos, posto que fossem lançados em Livro de Notas; e para melhor expedição dos negocios se creára tambem o Officio de Escrivão dos Seguros, e se deputára casa, aonde se fizessem, e assistissem; e devendo-se inviolavelmente observar esta Resolução, se não guardava, e se fazião os Seguros fóra da Casa dos Officiaes delles, em cujo fundamento se queixárão seus

Antecessores; e por Alvará de 1641. cuja copia offerecia, se estabelecêra que as pessoas que se intromettessem a fazer os ditos Seguros, serião condemnadas nas penas de degredo, e dinheiro que parecesse aos Julgadores, a que o conhecimento pertencesse, os quaes tirarião devassa das taes pessoas, na fórma em que tiravão as geraes; e particularmente faria esta diligencia o Corregedor do Crime da Rua nova, que publicaria o dito Alvará na mesma rua, para que viesse á noticia de todos. E por Provisão de 1660. de que tambem juntava a copia, se mandára que toda a pessoa, que fizesse Seguros fóra da Casa, e Livro delles, sem serem assignados pelo Provedor, e Corretor, incorresse no perdimento da quantia principal dos ditos Seguros, ametade para as despezas da guerra, e a outra ametade, huma parte para o accusador, e outra para os Cativos; e a dita pena se executaria, como Fazenda Real, de que se fixarião Editos para chegar á noticia de todos. E porque se não guardavão os sobreditos Alvarás, e Provisões, encontrando-se a sua disposição sem temor das penas; e os Homens de Negocio costumavão fazer seguros fóra da Casa, e Livro delles, como de presente fizera Joaquim de Boussay e Isaac Burger, hum seguro fóra da Casa, de hum conto e setecentos mil reis; e Nicoláo Meirão outro seguro da quantia de mil cruzados, e nesta fórma se fazião outros muitos, de que não tinha clareza, por se fazerem em segredo; e nem ainda dos dous referidos a teria, se os Seguradores os não puzerão em juizo para pedirem o premio, por se haverem perdido os Navios; no que Eu devia prover, mandando que toda a pessoa de qualquer qualidade que fosse, que fizesse Seguros fóra da Casa, e Livro delles, sem intervenção do Corretor, incorresse não só nas penas declaradas nos ditos Alvarás, mas nas que Eu fosse servido resolver, applicadas, huma parte para quem de-

nun-

nunciasse, e as tres para a minha Fazenda, que se cobrarião executivamente, como Fazenda Real, pelo Ministro que Eu fosse servido nomear para executor desta pena, e para tirar devassa cada tres mezes, ficando Juiz privativo desta materia, para conhecer, e dar livramento aos culpados, com inhibição de todos os mais Julgadores criminaes, e civeis, ordenando-se a estes debaixo das mesmas penas não admittissem aução alguma em Juizo sem Certidão do Escrivão da Casa dos Seguros, por que constasse dos livros forão feitos nella, pois só a si se poderia evitar este damno, procedendo-se com toda a segurança no ajustamento dos Seguros; e que estas penas se observassem, assim com os Segurados, como com os Seguradores, Me pedia lhe fizesse mercê conceder Alvará, na fórma referida. E visto o que allegou, informação que se houve pelo Corregedor do Crime da Cidade, Antonio Rodrigues de Araujo, e resposta do Procurador da Coroa, a que se deo vista: Hei por bem, que a pena imposta ao Segurado comprehenda aos Seguradores; e cada hum delles fique obrigado *in solidum*, assim o Segurador, como o Segurado: e que além desta pena pecuniaria, tenhão dous annos de degredo para Africa, que nos Alvarás antecedentes se deixava no arbitrio dos Julgadores: e que os Corretores dos Seguros, e seu Escrivão posção denunciar em qualquer Juizo, por evitar a contenda das Jurisdicções das Conservatorias dos Estrangeiros; o que tambem poderá fazer qualquer outra pessoa pelo interesse, que os mesmos Alvarás lhe concedem. E mando ao Corregedor da repartição da Rua nova, que com todo o cuidado tire cada anno huma devassa sobre este particular; e mande fixar Editaes públicos da pena que de novo mando declarar: e que em nenhum Juizo se possa admittir aução sobre materia de Seguros, sem Certidão autentica de como foi feito na Casa delles. E este Al-

vará se cumprirá como nelle se contém; e valerá, posto que seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo da Ordenação do Liv. 2. Tit. 40. em contrario. E pagou de novos direitos quatrocentos reis, que se carregárão ao Thesoureiro delles a fol. 54. do Liv. 3. de sua receita. *Luiz Godinho de Niza* o fez em Lisboa a 22. de Novembro de 1684. *José Fagundes Bezerra* o fez escrever. REI.

ALVARA'

Sobre a mesma materia.

Liv. da Chancel. mór dos Offic. e Mercês, fol. 172. vers.

N.º 2. EU ELREI Faço saber aos que este Alvará virem, que requerendo-me por suas súpplicas os Consules das Nações Estrangeiras, e Homens de Negocio desta Praça, assim das mesmas Nações, como naturaes deste Reino, lhes fizesse mercê mandar que o Alvará de 22. de Novembro de 1684. que fui servido conceder ao Provedor, e Corretor dos Seguros, para que nenhuma pessoa pudesse fazer, nem tomar Seguros sem a sua intervenção, e sem lhe pagar o seu salario, declarando não só que fossem nullos, os que se fizessem em outra fórma, mas que assim os Segurados, como os Seguradores incorressem nas penas crimes, que o dito Alvará comminava se não executasse; mandando que o Corregedor do Crime da repartição da Rua nova não procedesse pela devassa, que estava tirando em execução delle: Mandei tomar informação pelo Desembargador Valentim Gregorio de Rezende, Corregedor do Civel da Corte; e pelo que della constou, e da resposta, que deo o dito Provedor, e Corretor dos Seguros, sendo ouvido, e vista a fórma dos Alvarás que ajuntou, pas-

sa-

ſados ſobre eſte particular, nos quaes ſe tem acudido a tudo, e dado providencia a todas as dúvidas que ſe podião offerecer; e ſe deverem obſervar pontualmente, por do contrario reſultarem grandes inconvenientes ao Commercio, e bem público, e ainda perjuizo ao dito Provedor, e Corretor, que tem direito adquirido nos ditos Alvarás, que ſe não devem alterar: Hei por bem que na fórma delles ſe continuem as devaſſas; e que havendo dúvida, ou contendas ſobre a obſervancia dos Seguros, e ſatisfação dos premios, requeirão as partes queixoſas aos Miniſtros, a quem toca, nomeados nos taes Alvarás. E eſte ſe cumprirá, como nelle ſe contém, e valerá, poſto que ſeu effeito haja de durar mais de hum anno, ſem embargo da Ordenação do Liv. 2. Tit. 40. em contrario. E pagarão-ſe de novos Direitos 540. reis, que ſe carregárão ao Theſoureiro delles a fol. 74. verſ. do Liv. 3. de ſua receita. *Luiz Godinho de Niza* o fez em Lisboa aos 29. de Outubro de 1688. *Joſé Fagundes Bezerra* o fez eſcrever. R E I.

Appendice á Parte I. Cap. 13.

EU A RAINHA Faço ſaber aos que eſte Alvará virem: Que havendo-me repreſentado Franciſco Antonio da Cunha e Uzeda, Proprietario encartado do Officio de Corretor, e Provedor dos Seguros da Praça deſta Cidade, que achando-ſe ſem filhos, e impoſſibilitado pelas ſuas moleſtias de ſervir o meſmo Officio, ſe propunha a renunciallo debaixo de certas condições, e pensões, que ſe lhe offerecião, com as quaes não ſó ſe deſonerava das Execuções, e dividas, em que ſe achava empenhado, e a que não podia ſupprir a terça parte do rendimento, que percebia do Serventuario; mas aſſeguravão, em quanto vivo foſſe, a ſua decente ſuſtentação, e pela ſua morte a de ſua mulher, e cunha-

da:

da: Pedindo-me que Eu houvesse por bem conceder-lhe a graça para poder fazer a sobredita renúncia. E tendo em consideração, que o Officio de Corretor, e Provedor dos Seguros he de summa importancia, e de pública utilidade, e que da aptidão, intelligencia, e probidade da pessoa que o servir, depende a boa ordem, credito, e reputação da Casa dos Seguros, tão util, como necessaria ao Commercio, e Navegação das Praças destes Reinos, e seus Dominios; sendo por isso este Officio da classe daquelles, que requerem sciencia, e industria propria, e pessoal, para ser considerado, e regulado nas mesmas circumstancias, e disposições do Titulo quarto da Carta de Lei de vinte e dous de Dezembro de mil setecentos sessenta e hum, que estabeleceo, e declarou a natureza dos Officios da Minha Real Fazenda: Tendo outrosim em consideração a idade avançada do Supplicante, e o estado da sua saude, que não o habilitão para servir hum tão importante Officio, de que lhe falta a prática ha tantos annos, e que por isso o constitue nos termos de Eu prover em público beneficio, ainda que elle não o pedisse, ou repugnasse: Provendo a todos estes respeitos, Sou servida de declarar, e ordenar o seguinte.

Primò: Declaro, e Ordeno, que o Officio de Corretor, e Provedor dos Seguros que vagar, e que Eu for servida prover daqui em diante, tenha a natureza de mera serventia amovivel a Meu Real Arbitrio, e que a Propriedade deste Officio fique da data deste em diante, e para sempre unida, e incorporada na Jurisdicção, e Inspecção privativa da Minha Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação destes Reinos, e seus Dominios, para pelo seu Expediente me serem consultadas as Pessoas, que julgar mais habeis para o servir, e Eu nomear a que for mais do Meu Real agrado, a qual o ficará servindo por

Pro-

Provimento annual do mesmo Tribunal, em quanto bem o merecer, e Eu não mandar o contrario.

Secundò: Que provído no sobredito Officio, vencerá na fórma da Lei duas terças partes do seu rendimento, e os próes, e precalços, que direitamente lhe competir; ficando porém a seu cargo todas as despezas de Provimento, Ordenados de Escriturarios, Livros, e todas as mais que respeitarem ao seu Expediente, e que a outra terça parte entre no Cofre da Real Junta do Commercio, para supprir as suas despezas, o que assim se cumprirá em todos os mezes, apresentando-se huma conta legal, que verifique o mesmo rendimento.

Tertiò: Que em quanto não Sou servida dar hum Regulamento proprio, e particular para o sobredito Officio, e governo da Casa dos Seguros: Hei por bem de excitar a observancia de todas as Leis, Regimentos, e Sentenças, promulgadas, e proferidas a favor do mesmo Officio; e quero que todas se cumprão, e guardem, como nellas se contém. E pelo que respeita ao governo da Casa, legalidade, e observancia dos Contratos, fórma de processar, e decidir as dúvidas, que sobre elles occorrerem: Hei outrosim por bem de authorizar os vinte e quatro Artigos, que formárão a regulação do restabelecimento da mesma Casa, approvados pela Resolução de quinze de Julho de mil setecentos sincoenta e oito, tomada em Consulta da antiga Junta do Commercio, para que tenhão a sua inteira, e devida execução, e cumprimento, não obstante quaesquer Leis, Resoluções, e Práticas em contrario, que todas Hei por derogadas para este effeito sómente, por assim o pedir a boa fé, e segurança destes Contratos, e Causa pública do Commercio.

Quartò: Que pelo que respeita á Arrecadação dos Premios, e repartição delles pelos interessados: Mando, que se continue o methodo, e ordem de Livros,

e

e Escrituração, que actualmente se acha estabelecida na mesma Casa; e que para a guarda, e segurança das quantias dos Premios haja hum Cofre de tres chaves, repartidas pelo Provedor, e Escrivão, e a terceira por hum dos Seguradores, que estes entre si elegerem, para juntamente assistir ás Conferencias dos balanços, e repartições, que se devem fazer no fim de todos os mezes, ficando os sobreditos Clavicularios cumulativamente, e *in solidum* responsaveis ás Partes interessadas.

Quintò: Que posto a Minha Real Fazenda não se considere obrigada a alguma satisfação pela extinção dos Officios provídos por Mercê, e muito mais depois das Disposições da Lei Fundamental do Regio Erario, e da outra Lei de vinte e dous de Novembro de mil setecentos e setenta; com tudo contemplando sempre a Minha Real Clemencia os Proprietarios que os possuem com legitimo titulo, defirindo á Representação de Francisco Antonio da Cunha e Uzeda, e ás circumstancias, que nelle concorrem: Hei por bem, e por graça de attendello, e recompensallo na fórma seguinte.

Mando, que a Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação destes Reinos, e seus Dominios, pelo Cofre do rendimento applicado para as suas despezas, satisfaça a importancia da Execução, que lhe fazem os Herdeiros de Guilherme de Sousa Rubim, pela Correição do Civel da Corte, Escrivão José Theodoro de Noronha Feital; e assim mais entregue ao mesmo Francisco Antonio da Cunha e Uzeda a quantia de hum conto de reis por huma vez sómente; e para a sua sustentação, em quanto vivo for, se lhe contribua com quatrocentos e oitenta mil reis em cada hum anno, pagos a seu arbitrio por mezes, ou quarteis: Que por seu falecimento haja de perceber sua mulher Dona Antonia Joaquina de Uzeda duzentos mil reis de pensão annual, pagos na mesma conformidade;

e

e por morte de ambos, fique vencendo sua cunhada Dona Anna Joaquina huma pensão em cada anno de sessenta mil reis; e para o supprimento destes donativos, e pensões, applico a terça parte do rendimento deste Officio, que Tenho mandado entrar no mesmo Cofre.

Pelo que: Mando á Meza do Desembargo do Paço; Presidente do Meu Real Erario; Regedor da Casa da Supplicação; Conselhos da Minha Real Fazenda e do Ultramar; Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação destes Reinos, e seus Dominios; e a todos os Tribunaes, e lugares, aonde pertencer o conhecimento, e execução deste Alvará, o cumprão, guardem, e fação cumprir, e guardar tão inviolavelmente, como nelle se contém, sem dúvida, ou embargo algum, qualquer que elle seja. E ao Doutor José Ricalde Pereira de Castro, do Meu Conselho, Desembargador do Paço, e Chanceller Mór destes Reinos, Ordeno, que o faça publicar na Chancellaria; registando-se em todos os lugares, onde se costumão registar semelhantes Alvarás; e guardando-se o Original deste no Meu Real Arquivo da Torre do Tombo. Dado no Palacio de Quéluz em onze de Agosto de mil setecentos noventa e hum.

RAINHA.

Marquez Mordomo Mór P.

Appendice á Parte I. Cap. 41. Num. 1.

EU A RAINHA Faço ſaber a todos os que eſte Alvará com força de Lei virem: Que havendo reconhecido quanto he juſto, e proprio, que a Juriſdicção do meu Conſelho do Almirantado ſe amplie, e eſtenda para poder julgar da validade das Prezas, que os Meus Vaſſallos fizerem ſobre as Nações que eſtiverem em guerra com a Minha Coroa, e que Eu confie ao meſmo Tribunal, compoſto não ſó dos ſeus Deputados Ordinarios, mas tambem dos Miniſtros Togados, que ſou ſervida nomear-lhe como Adjuntos, toda a Juriſdicção neceſſaria, para julgar em ſemelhantes caſos em ultima Inſtancia, aſſim como já o fiz para os Conſelhos de Guerra: Hei por bem determinar, que daqui em diante pertença ſó ao ſobredito Conſelho do Almirantado, juntamente com os Miniſtros Adjuntos, o julgar em ultima Inſtancia da validade das Prezas, feitas por Embarcações de Guerra da Minha Real Coroa, ou por Armadores Portuguezes, e das Cauſas, que ſobre o meſmo objecto ſe puderem excitar, regulando-ſe para o meſmo fim pelo Regimento, que mando publicar juntamente com eſte Alvará com força de Lei, e que tem por baſe o antigo que já exiſtia, feito em dezoito de Junho de mil ſetecentos e quatro, com as alterações que a diſparidade de circumſtancias, e de tempos pareceo exigir.

Pelo que: Mando ao Conſelho do Almirantado, Meza do Deſembargo do Paço, Regedor da Caſa da Supplicação, e a todos os Tribunaes, e Peſſoas, a quem pertencer o conhecimento deſte Alvará, que o cumprão, e guardem, como nelle ſe contém, não obſtantes quaeſquer Leis, Regimentos, ou Ordens em contrario, que Hei por bem derogar para eſte effeito ſómen-

men-

mente, ficando aliàs fempre em feu vigor. E efte valerá como Carta paffada pela Chancellaria, ainda que por ella não ha de paffar, e que o feu effeito haja de durar mais de hum anno, fem embargo das Ordenações em contrario: regiftando-fe em todos os lugares, onde fe coftumão regiftar femelhantes Alvarás: e mandando-fe o Original para a Torre do Tombo. Dado no Palacio de Quéluz em fete de Dezembro de mil fetecentos noventa e feis.

PRINCIPE.

D. Rodrigo de Soufa Coutinho.

Appendice á Parte I. Cap. 41. *Num.* 2.

EU A RAINHA Faço faber aos que efte Alvará de Regimento virem, que tendo confiderado quão conveniente, e neceffario he que os Vaffallos deftes Reinos, e Senhorios de Portugal fe appliquem a deftruir a Navegação de todos os Inimigos, que ao prefente, e ao diante tem, ou pofsão ter os ditos Reinos, folicitando-lhes todos os damnos poffiveis: Tenho refoluto que os Portuguezes, que daqui em diante fe empregarem em fazer Corfo contra os ditos Inimigos, figão, e guardem o que fe contém nos Capitulos feguintes defte Regimento.

I. Que ninguem poffa armar Navio em guerra fem licença Minha, paffada pelo Meu Confelho do Almirantado; e concedida a dita licença, procurará dar fiança de fazer boa guerra, e que não fará damno algum aos Navios dos Vaffallos Amigos, e Alliados defta Coroa; e a dita fiança dará na parte, onde eftiver o Navio, e fe armar: e logo poderá tirar fua Patente pela Secretaria do mefmo Almirantado.

II. Os Portos deste Reino serviráõ de retirada para os Corsarios, e para as Prezas.

III. As Prezas se poderão vender naquellas partes, aonde forem conduzidas, e for conveniente aos Armadores.

IV. E no que respeita a serem válidas as Prezas, os Juizes dos lugares, aonde ellas forem conduzidas, farão os Processos, que remetteráõ ao Conselho do Almirantado, para alli se julgar em ultima Instancia sobre a validade das ditas Prezas, e se decidirem as questões, e pleitos que sobre este objecto se moverem.

V. As Prezas feitas pelas Embarcações da minha Real Coroa pertenceráõ aos Officiaes, e Tripulações que as fizerem, á excepção da Artilheria, Armas de fogo, ou brancas, e Munições de Guerra, das quaes os Particulares não fazem uso; e estes Artigos serão com tudo avaliados para se entregar vinte por cento do seu valor aos Aprezadores, que dividiráõ esses vinte por cento com o resto do que montar a Preza, ou Prezas; e determino que a distribuição das mesmas se faça da maneira seguinte: Dividir-se-ha a totalidade em oito partes, das quaes huma será para o Commandante em Chefe, quando houver huma Esquadra unida, ou para o Commandante da Não que aprezou, quando não houver Esquadra; duas partes para os Capitães das Embarcações que estiverem em vista, ou ouvirem o Canhão no momento da Preza; duas partes para os Officiaes de Patente da Não que aprezou, que serão divididas na proporção das suas Patentes; huma parte para os Officiaes Marinheiros da mesma Não, e duas partes para a Equipagem em geral da mesma Não que fez a Preza, deixando ao arbitrio do Almirantado a distribuição particular destas Classes.

VI. De todas as Prezas, e suas Carregações, depois de julgadas de boa preza, serão obrigados os que as fi-

fizerem, a pagar os Direitos eftabelecidos para as Mercadorias que fe importão neftes Reinos, e feus Dominios, ficando por efta parte ifentos, e livres de outro algum Tributo, ou alcavala: Havendo porém Mercadorias prohibidas, deveráõ depofitallas no Porto Franco, para ferem dalli reexportadas por fua conta para fóra do Reino.

VII. Prohibo a todos os Meus Subditos o tomarem Commifsões de outros alguns Reis, Principes, ou Eftados Eftrangeiros para armar Navios em guerra, e correr o mar debaixo de fuas Bandeiras, falvo fe for com licença Minha, fob pena de ferem tratados como Piratas.

VIII. Hão de fer de boa preza todos os Navios pertencentes a Inimigos, ou mandados por Piratas Corfarios, e outra gente que curfa o mar, fem Commifsão de algum Principe, ou Eftado Soberano.

IX. Attendendo aos grandes damnos, que recebem Meus Vaffallos, e Confederados de tantos Corfarios, e Piratas, como andão no mar infeftando-o: Declaro, e Ordeno que as Prezas que fe tirarem aos Inimigos, e Piratas, que conftarem haver eftado em feu poder vinte e quatro horas, em qualquer parte que feja, ferão boas Prezas; e que todo o Navio que peleijar debaixo de outra Bandeira, que não for a daquelle Eftado de quem trouxer Patente, ou Commifsão, ferá tambem de boa preza; como tambem trazendo Commifsões de dous Principes, ou Eftados differentes; e fe efte tal Navio andar armado em Corfo, feus Capitães, e Officiaes ferão caftigados como Piratas.

X. Tambem hão de fer de boa preza os Navios com fuas carregações, em que fe não acharem Livros de Carga, Conhecimentos, Paffaportes, e mais Papeis pertencentes á carregação, e governo do Navio. E prohibo a todos os Capitães, Officiaes, e Marinheiros

dos

dos Navios de Corſo, que occultem qualquer dos ditos Papeis, ſobpena de caſtigo corporal.

XI. Se algum Navio de Vaſſallos deſta Coroa ſe reſtaurar de ſeus Inimigos, depois de haver eſtado em ſeu poder vinte e quatro horas, ſerá boa preza; e ſe ſe recuperar antes de vinte e quatro horas, ſe reſtituirá o Navio a ſeu dono, menos o terço, que ſe repartirá por quem o aprezar.

XII. Qualquer Navio, que recuſar arrear as vélas, depois de lho haverem advertido os Navios deſta Coroa, ou de Corſarios della armados em guerra, o poderão obrigar com Artilheria, ou de outro modo; e caſo que ſe ponha em reſiſtencia, e peleja, ſerá de boa preza.

XIII. Prohibo a todos os Capitães Corſarios que detenhão, ou embarguem os Navios dos Vaſſallos amigos, e Alliados deſta Coroa, que tiverem arreado ſuas vélas, e apreſentado ſeus Paſſaportes correntes; e que tomem, nem ſoffrão que ſe tome aos ditos Navios couſa alguma, ſobpena de ſerem ſeveramente caſtigados, conforme as Leis.

XIV. Nenhuns Corſarios Eſtrangeiros, ou Navios aprezados por Capitães, que tenhão Commiſsão Eſtrangeira, poderão entrar nos Portos dos Meus Eſtados, e Dominios, ſalvo ſe as ditas Prezas forem feitas contra Inimigos da Minha Coroa; ou nos caſos em que o Direito das Gentes faz indiſpenſavel a Hoſpitalidade. E neſte ultimo caſo ſe não conſentirá a venda das ditas Prezas, ou das ſuas Mercadorias, nem que ellas ſe demorem mais tempo do que o neceſſario, para evitar o perigo, ou conſeguirem os innocentes ſoccorros, que em taes caſos lhes forem neceſſarios.

XV. Logo que os Navios armados em guerra ſe houverem apoderado de alguns Navios, recolheráõ, e guardaráõ as Licenças, e Paſſaportes, Conhecimentos, Li-

Livros de Carga, e mais Papeis pertencentes á Carga dos ditos Navios, apoderando-se da mesma sorte das Chaves, Cofres, e aposentos delles, fazendo fechar as Escotilhas, e mais partes onde vierem Mercadorias.

XVI. Prohibo com pena de morte a todos os Officiaes, Soldados, e Marinheiros que mettão a pique os Navios aprezados, e que desembarquem os Marinheiros em Ilhas, ou Costas remotas, e desertas para occultarem a Preza.

XVII. Succedendo que os Navios aprezadores não possão carregar com o Navio aprezado, nem com a sua Marinhagem, lhe tiraráõ sómente as Mercadorias; e relaxando-o debaixo de algum ajuste, serão obrigados a apoderar-se dos Papeis, e trazer comsigo ao menos os dous Officiaes do Navio aprezado, com pena de serem privados do que lhes podia tocar da Preza, e ainda de castigo corporal, se o caso o pedir.

XVIII. Prohibo o fazer-se abertura nos Cofres, Fardos, Toneis, e outras quaesquer partes, em que possão estar alguns generos; como tambem que se traspassem, ou vendão algumas Mercadorias da Preza; e todas as pessoas que as comprarem, ou occultarem, antes que a Preza esteja julgada, e que sobre ella se tenha disposto por Justiça, ficaráõ sujeitas á pena da restituição da importancia quatropeada, e de castigo corporal.

XIX. Assim que for levada a Preza a algum Porto, ou Surgidouro de Portugal, o Capitão que houver feito a dita Preza, e em sua falta o Official que fizer as suas vezes, será obrigado a informar ao Governador, ou outro qualquer Official de Guerra, e Justiça a que tocar, e apresentar em suas mãos os Papeis, e Prizioneiros, e declarar-lhe o dia, e hora em que foi aprezado o Navio; em que paragem, e altura; e se o Capitão recusou arrear as vélas, e mostrar sua Commissão, e Pas-

Paſſaporte; ſe o dito Navio aprezado o accommetteo, ou ſe ſe defendeo; que Bandeira trazia; e todas as mais circumſtancias da Preza, e viagem.

XX. Depois de feita a referida Declaração, paſſará logo em continente o dito Governador, ou Juſtiça ao Navio aprezado, ou tenha dado fundo em alguma Bahia, ou entrado no Porto; e formaráõ Proceſſo verbal da quantidade, e qualidade das Mercadorias; e do eſtado, em que ſe acharem as Camaras, Camarotes, Eſcotilhas, e mais paragens do Navio, que logo farão fechar, e ſellar com o Sello que for eſtilo; e porão guardas para ter ſentido, e impedir que ſe divirtão os effeitos.

XXI. O Proceſſo verbal do Governador, ou Juſtiça ſe ha de fazer em preſença do Capitão, ou Patrão do Navio aprezado; e na ſua auſencia, na dos Officiaes principaes, ou Marinheiros delle juntamente com o Capitão, ou outro Official do Navio aprezador; e ainda tambem em preſença dos que puzerem demanda á tal Preza, em caſo que ſe apreſentem, ou ſe achem preſentes; e o dito Governador, ou Juſtiça ouvirá aos Commandantes, e Officiaes principaes de ambos os Navios, e alguns Marinheiros, ſe neceſſario for.

XXII. Se acaſo ſe trouxer alguma Preza ſem Prizioneiros, Paſſaporte, Conhecimentos, e mais Papeis, os Officiaes, Soldados, e Marinheiros do Navio, que tiver feito a Preza, ſerão examinados ſeparadamente ſobre as circumſtancias da dita Preza; e porque razão veio o Navio ſem Prizioneiros, o qual com ſuas Mercadorias ſerá viſitado por peſſoas expertas, para reconhecer, ſe for poſſivel, contra quem ſe fez a Preza.

XXIII. E ſe do Exame referido não reſultar conhecimento certo de quem houveſſe ſido a tal Preza, ſe fará Inventario de tudo; e avaliando-ſe, ſe porá em boa, e ſegura arrecadação, para ſe reſtituir a quem pertencer,

cer, ſe o requerer dentro do anno, e dia; e ſe não, ſe ſe repartirá como bens que não tem dono, depois de dar a terceira parte aos Armadores: e o meſmo ſe entenderá dos Navios que ſe acharem deſertados.

XXIV. As Mercadorias, cuja duração correr riſco, por evitar o perderem-ſe, ſe venderáõ a requerimento das Partes intereſſadas; e rematando-ſe a quem mais der, em preſença do dito Governador, ou Juſtiça, depois de feitos os Pregões, poſtos Editaes públicos, e mais circumſtancias coſtumadas, a ſua importancia ſe porá em boa arrecadação, para ſe dar a quem tocar.

XXV. E tendo conſideração ao muito que convem animar os Corſarios: Hei por bem que o conhecimento de ſuas Cauſas, e Controverſias, tocante ao Corſo, ſe vejão, e julguem pelas Juſtiças Ordinarias dos Portos, em que entrarem com as Prezas; remettendo-ſe porém os Proceſſos ao Meu Conſelho do Almirantado, para alli ſe julgarem em ultima inſtancia: tendo entendido as referidas Juſtiças Ordinarias que hão de attender com grande cuidado, e vigilancia ao breve deſpacho das Partes; e que ſe ſe experimentar o contrario, as mandarei ſuſpender de ſeus lugares, fazendo-os juntamente ſatisfazer todas as perdas, e damnos, com todas as mais penas que merecer a intelligencia de ſeus deſcuidos.

XXVI. E porque o principal motivo que houve para conceder licença a que pudeſſe haver Corſarios, foi alimpar-ſe as Coſtas deſte Reino dos Piratas, que continuamente as infeſtão, com grande damno, e perjuizo dos Meus Vaſſallos: Ordeno que nenhum Corſario poſſa paſſar ás Conquiſtas deſte Reino, Indias, nem Ilhas dos Açores, ſem expreſſa Ordem Minha.

XXVII. A todos os Governadores, e Juſtiças referidas prohibo que poſsão tomar a ſi *directè*, nem *indirectè* os Navios, Mercadorias, e outros quaesquer

Effeitos, que pertencião ás ditas Prezas, sobpena de se lhes confiscar o que se achar terem das ditas Prezas, e suspensão de seus Postos.

XXVIII. Aos Capitães, e mais Officiaes, que andarem embarcados a fazer Corso, seus serviços serão reputados, como se os houvessem feito em Minha Armada Real; e aos que peleijando se assinalarem, e forem os primeiros que abordarem, e renderem Navios de Guerra, ou quaesquer outros de Inimigos, tomando Estendartes, ou obrando cousas relevantes, mandarei premiar, tendo particular attenção a que seja conforme á honra, com que se houverem nas taes occasiões.

XXIX. Toda a gente de Mar e Guerra que navegar nos ditos Navios, que andarem a Corso, e Armadores, gozaráõ de todas as preeminencias, e liberdades, de que goza a gente que anda em Minhas Armadas.

XXX. Antes de sahir algum Navio de Corso, será examinado pelo Governador do Porto de que sahir, se vai bem preparado de Munições, Armas, e gente competente á grandeza do Navio; e levará Capellão, e Cirurgião, por ser huma, e outra cousa necessaria para remedio das almas, e dos corpos.

Pelo que: Mando ao Meu Conselho do Almirantado, á Junta da Fazenda da Marinha, e a todas as Pessoas, a quem pertencer o conhecimento deste Alvará de regimento, o cumprão, e guardem, e fação cumprir, e guardar tão inteiramente, como nelle se contém, não obstantes quaesquer Leis, Alvarás, Regimentos, Decretos, ou Ordens em contrario, porque todas, e todos Hei por bem derogar para este effeito sómente, como se delles fizesse individual, e expressa menção, ficando aliàs sempre em seu vigor. E este valerá como Carta passada pela Chancellaria, ainda que por ella não

ha

ha de paſſar, e que o ſeu effeito haja de durar mais de hum anno, ſem embargo das Ordenações em contrario: regiſtando-ſe em todos os lugares, onde ſe coſtumão regiſtar ſemelhantes Alvarás: e mandando-ſe o Original para a Torre do Tombo. Dado no Palacio de Quéluz aos ſete de Dezembro de mil ſetecentos noventa e ſeis.

PRINCIPE.

D. Rodrigo de Souſa Coutinho.

Appendice á Parte I. Cap. 41. 42. e 43. *Num.* 3.

EU A RAINHA Faço ſaber aos que eſte Alvará de Declaração, e Ampliação virem: Que havendo-me repreſentado em nome de todo o Conſelho de Juſtiça do Almirantado o Preſidente daquelle Tribunal, Meu Conſelheiro de Eſtado, e Miniſtro e Secretario de Eſtado da Marinha, e Dominios Ultramarinos, as difficuldades, que podião encontrar-ſe na intelligencia do Alvará de Regimento de ſete de Dezembro de 1796. que Fui ſervida dar a reſpeito das Prezas, feitas aos inimigos da Minha Real Coroa, ou pelas Minhas Embarcações de guerra, ou pelos Corſarios, e Armadores Meus Vaſſallos, e igualmente a neceſſidade que havia de occorrer com novas providencias a caſos, que não havião ſido previſtos, e que podião facilmente ſobrevir, reſultando graves inconvenientes de ſe não acharem já previamente determinados: E tendo mandado ouvir ſobre tão intereſſantes pontos outros Miniſtros do Meu Conſelho, conformando-me com o ſeu parecer, e declarando, e ampliando o ſobredito Meu Alvará em beneficio da melhor defeza dos Meus Eſtados, e dos

maiores favores, que he neceſſario conceder a todos os que ſe empregão na Minha Marinha Real, e na Mercante: Hei por bem determinar aos ditos reſpeitos o ſeguinte.

I. Ampliando, e declarando o Artigo primeiro do ſobredito Alvará de Regimento, Determino, que ao Conſelho do Almirantado pertença tambem o revogar as Patentes, ou Cartas de licença para corſo, que elle houver antes concedido a Armadores particulares contra os inimigos da Minha Real Coroa, logo que houver juſtas queixas contra o Armador, que tal licença houver conſeguido, e ficará elle ſujeito ás penas de pirata, ſe continuar o corſo, depois que eſta ſuſpensão lhe for intimada.

II. Declaro, que ao Conſelho do Almirantado fica pertencendo o determinar a Bandeira, e outras diſtinções, de que poderão uſar os Armadores Portuguezes, de maneira que venhão a diſtinguir-ſe eſtes Corſarios ſeja das Embarcações de Guerra, ſeja dos Navios Mercantes Portuguezes.

III. Ampliando, e declarando o Artigo V. do ſobredito Alvará de Regimento, Determino, que das oito partes, em que ſe ha de dividir toda a Preza feita por Embarcação de Guerra, huma ſeja para o Commandante da Eſquadra, da qual a embarcação aprezadora faz parte; ou quando o não houver, para o Commandante da Embarcação aprezadora; duas partes para os Capitães das Embarcações, que eſtiverem em viſta, ou ouvirem o canhão no momento da Preza; ficando porém entendido, que o Commandante da Embarcação aprezadora terá huma parte deſtas duas, quando houver Commandante da Eſquadra; e as outras ſinco partes ſe diſtribuirão, como fica determinado no meſmo Artigo V.: e Declaro novamente, que o Conſelho do Almirantado poderá explicar, e interpretar eſte Arti-

tigo no caſo de dúvida, ſem que para eſſe fim ſeja neceſſario conſultar-me, dando-lhe para o meſmo objecto todos os poderes neceſſarios. Igualmente Ordeno, que os Corſarios, ou Armadores Portuguezes, que ao momento de fazerem alguma Preza, ſe acharem em viſta de Embarcações de Guerra da Minha Armada Real, deveráõ dar huma oitava parte da Preza para ſe diſtribuir entre os Marinheiros, e Soldados, que guarnecerem as Embarcações de Guerra, que ſe acharem em huma tal ſituação, e de quem poderão receber ſoccorro.

IV. Para que não fique dúvida alguma ſobre a intelligencia do Artigo IX. do ſobredito Alvará de Regimento, Sou ſervida ampliallo, e declarallo na maneira ſeguinte: As Prezas, que ſe tirarem aos inimigos, em cujas mãos houverem eſtado mais de vinte e quatro horas, ſejão boas Prezas; mas tendo as meſmas pertencido ou aos Meus Vaſſallos, ou aos das Potencias Minhas Alliadas, Ordeno que a reſpeito das meſmas ſe pratique o ſeguinte: Se a Preza for pertencente a Vaſſallo Meu, e for retomada por qualquer das Minhas Embarcações de Guerra, a meſma ſe reſtituirá ao ſeu Proprietario Portuguez, tanto o Navio, como a ſua Carga; mas o meſmo Proprietario ficará obrigado a dar logo a oitava parte do ſeu total valor para os Aprezadores, entre os quaes ſe dividirá, ſegundo ſe acha eſtabelecido. Se a Preza for pertencente a Vaſſallo Meu, e for retomada por Corſario Portuguez, armado por conta de Particulares, ſerá igualmente reſtituida a Preza ao ſeu Proprietario; mas eſte ficará obrigado a dar a quinta parte do valor do Navio, e Carga ao dono do Corſario Aprezador, para que elle depois a divída com os ſeus cooperadores, conforme o ajuſte que tiver feito antes de principiar o corſo. Se a Preza tiver ficado muito tempo nas mãos de inimigos, e tiver até mudado de natureza, paſſando de Navio, ou Embarcação Mer-

can-

cante para Corſario, ou Embarcação armada em guerra, então ſó poderá o Proprietario reclamar, e pertender as duas terças partes do que provar que o Navio tem em ſer da Embarcação, ou effeitos, com que ſe achava ao tempo que foi aprezado. Se a Preza retomada for algum Corſario Portuguez armado em guerra, e que já o era quando foi aprezado, então o ſeu Proprietario poderá rehavello, dando a oitava parte aos Aprezadores, ſe forem da Minha Marinha Real; e a quinta, ſe forem Corſarios, ou Armadores particulares. Se a Preza retomada for pertencente a Vaſſallos de Potencia Alliada: Ordeno, que neſſe caſo ſe ponha em execução a ſeu favor o Direito da inteira reciprocidade, e que em todo o caſo ſejão elles tratados como tratarem aos Meus Vaſſallos em caſos ſemelhantes, ſeja que a Preza foſſe tomada por Embarcações de Guerra da Minha Real Armada, ſeja que o foſſe por Corſarios, e que aſſim ſe julgue em ſemelhantes caſos. Tambem Ordeno, que tudo o que acabo de determinar para as Prezas, que ſe tirarem aos inimigos de Navios, e effeitos pertencentes a Vaſſallos da Minha Coroa, ſe entenda ordenado a reſpeito de Navios Portuguezes, que ſe reſtaurarem a ſi meſmos dentro, e depois das vinte e quatro horas de eſtarem em poder do inimigo, abolindo, e revogando expreſſamente tudo o que contra eſta Reſolução, e a eſte reſpeito ſe acha diſpoſto no Artigo XI. do ſobredito Alvará.

V. Sendo neceſſario eſtabelecer huma norma para ſe julgarem os effeitos dos inimigos, que forem achados a bordo de Navios Neutros, Ordeno, e determino, que os Principios abſolutos do Direito das Gentes ſe modifiquem, ſegundo praticarem os inimigos da Minha Real Coroa, ficando os Vaſſallos das Potencias Neutras na intelligencia, que Eu Ordeno que ſe uſe a reſpeito de ſeus Navios, e dos effeitos inimigos, que puderem

achar-

achar-se carregados nelles, os mesmos principios, e systemas, que as Potencias em guerra com Minha Coroa usarem a seu respeito; e que Ordeno, que se ponhão em execução, e sigão nos julgados, que se derem os Principios de huma perfeita reciprocidade para com os inimigos da Minha Real Coroa: Determinando outrosim, que se as Nações Neutras fizerem respeitar o seu Pavilhão, em maneira que os seus Navios sejão respeitados pelos inimigos da Minha Real Coroa, o mesmo tratamento que houverem das Potencias inimigas se fique desde logo praticando em Meus Dominios a seu respeito.

VI. Declaro, e Determino, que daqui em diante não será licito a nenhum Commandante de Navio de Guerra, ou de Corsario particular, o relaxar (recebendo qualquer premio, ou contratando algum ajuste) Preza, que for de Navio retomado, e que pertencesse a Vassallos da Minha Real Coroa.

VII. Todo o Navio Portuguez retomado antes de ter tocado em Porto inimigo, e que for posto em liberdade pela Embarcação de Guerra, ou Corsario Aprezador, poderá proseguir a viagem, que havia principiado; e este facto lhe não servirá do menor embaraço, tendo os seus Papeis, e Despacho na fórma conveniente, a fim que justifique não haver fraude no seu procedimento.

VIII. Tendo acontecido que alguns Mestres de Navios Portuguezes, aprezados pelos inimigos da Minha Real Coroa, fundando-se em pertendidas Doações feitas pelos Aprezadores, se querem appropriar os Navios aprezados, com notorio abuso da confiança, que delles fizerão os Donos dos mesmos, quando lhos confiárão: Declaro nullas, e de nenhum effeito semelhantes Doações, que nunca por Direito podião ser válidas: E inhabilito os Mestres, Officiaes, e Equipagens dos Navios

vios Portuguezes aprezados para poderem acceitar taes Doações feitas a seu favor; podendo sómente fazer com os Aprezadores aquelles ajustes, que julgarem convenientes para resgatar o Navio a beneficio do Dono delle.

IX. Declarando, e ampliando o Artigo XXIX. do sobredito Alvará, e tendo em vista conservar, e proteger a boa ordem, e obediencia, que devem existir a bordo dos Corsarios armados em guerra, durante as suas expedições, e corso contra os inimigos da Minha Real Coroa: Determino, e Ordeno, que o Commandante do Corsario tenha em todo o tempo que durar o seu Armamento o mesmo poder que concedo aos Officiaes Commandantes das Embarcações da Minha Armada Real; e que toda a Gente embarcada no mesmo Corsario lhe preste toda a devida obediencia; ficando porém obrigado a dar parte de tudo o que houver praticado ao Conselho do Almirantado, logo que voltar a qualquer Porto dos Meus Dominios, a fim que, sendo necessario, se mande proceder a huma severa Devassa, e se declare livre de toda, e qualquer imputação de crime o Commandante do Corsario, ou se entregue aos Meus Magistrados Criminaes, para ser por elles julgado, no caso de se conhecer que o Commandante excedeo os poderes, que aqui lhe concedo. Se o Porto, em que entrar o Corsario, for o desta Capital, então pertencerá o conhecimento deste facto ao Auditor Geral da Marinha, que o Conselho do Almirantado nomeará para o mesmo fim; e quando seja em outro Porto, o Conselho do Almirantado nomeará o Corregedor da Comarca, em que estiver o mesmo Porto.

X. Os Commandantes dos Navios, que dão Comboi, ou levão Ordens, ficão inhibidos de dar caça, e de abandonar as Commissões, de que vão encarregados, salvo se assim o exigir a segurança do Comboi, que tem

tem a seu cargo; e ficaráõ sujeitos a serem julgados em Conselho de Guerra, e punidos como por crime da mais grave desobediencia, se contravierem a esta Minha Real Determinação; sendo-lhes tambem confiscada a parte que tiverem na Preza que fizerem a favor do Hospital Real da Marinha.

XI. Os Capitães dos Navios Mercantes, que desobedecerem ao Commandante da Embarcação, ou Embarcações de Guerra, que lhes dá Comboi, ou que abandonarem o Comboi, serão julgados severamente pelo Conselho de Justiça, e poderão ser condemnados em multas até o valor de quatro mil cruzados em favor do Hospital da Minha Marinha Real; e a huma igual pena ficará sujeito o Dono do Navio, que der semelhantes ordens ao Capitão do seu Navio.

Pelo que: Mando ao Meu Conselho do Almirantado; á Junta da Fazenda da Marinha; e a todas as Pessoas, a quem pertencer o conhecimento deste Alvará de Declaração, e Ampliação, o cumprão, e guardem, e fação cumprir, e guardar tão inteiramente, como nelle se contém, não obstantes quaesquer Leis, Alvarás, Regimentos, Decretos, ou Ordens em contrario, porque todas, e todos Hei por bem derogar para este effeito sómente, como se delles fizesse individual, e expressa menção, ficando aliàs sempre em seu vigor. E este valerá como Carta passada pela Chancellaria, ainda que por ella não ha de passar, e que o seu effeito haja de durar mais de hum anno, sem embargo das Ordenações em contrario; registando-se em todos os lugares, onde se costumão registar semelhantes Alvarás; e mandando-se o Original para a Torre do Tombo. Dado no Palacio de Quéluz em 9. de Maio de 1797.

PRINCIPE.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

Appendice á Parte I. Cap. 41. Num. 4.

SEndo-me presentes as criticas circumſtancias da Europa, e o quanto convem para a tranquillidade dos Meus Dominios, e Vaſſallos, que em quaesquer acontecimentos, que poſsão occorrer para o futuro, hajão regras fixas, e determinadas, que ſirvão a manter o inviolavel ſyſtema de Neutralidade, que Me tenho propoſto obſervar: Sou ſervida Ordenar que acontecendo (o que Deos não permitta) ſuſcitar-ſe Guerra entre Potencias Minhas Alliadas, e Amigas, os Corſarios das ditas Potencias Belligerantes não ſejão admittidos nos Portos dos Meus Eſtados, e Dominios, nem as Prezas que por elles, ou por Náos, Fragatas, ou quaesquer outras Embarcações de Guerra ſe fizerem, ſem outra excepção que a dos caſos, em que o Direito das gentes faz indiſpenſavel a hoſpitalidade; com a condição porém, que nos meſmos Portos ſe lhes não conſentirá venderem, ou deſcarregarem as ditas Prezas, ſe a elles as trouxerem nos referidos caſos; nem demorar-ſe mais tempo do que o neceſſario para evitarem o perigo, ou conſeguirem os innocentes ſoccorros, que lhes forem neceſſarios; inſtaurando aſſim, e pondo em todo o ſeu vigor a obſervancia do Decreto de trinta de Agoſto de mil ſetecentos e oitenta, pelo qual ſe determinou a meſma materia. O Conſelho de Guerra o tenha aſſim entendido, e o faça executar, expedindo logo as Ordens neceſſarias aos Governadores, e Commandantes das Provincias, Ilhas, Fortalezas, e Praças Maritimas, neſta meſma conformidade. Palacio de Quéluz em dezeſete de Setembro de mil ſetecentos noventa e ſeis.

Com a Rubríca do PRINCIPE N. SENHOR.

Ap-

Appendice á Parte II. Cap. 9.

EU A RAINHA Faço ſaber aos que eſte Alvará virem: Que pela Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação deſtes Reinos, e ſeus Dominios Me foi preſente o Aſſento nella tomado, o qual he do theor ſeguinte:

Aos ſete dias do mez de Agoſto de mil ſetecentos noventa e quatro na preſença do Illuſtriſſimo, e Excellentiſſimo Senhor Dom Thomaz Xavier de Lima, Gram Cruz da Ordem de Noſſo Senhor Jeſu Chriſto, Marquez de Ponte de Lima, Mordomo Mór, Miniſtro, e Secretario de Eſtado da Repartição da Fazenda, e Preſidente da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação deſtes Reinos, e ſeus Dominios, ſe leo a Reſolução de Sua Mageſtade de vinte e dous de Abril de mil ſetecentos noventa e dous, tomada em Conſulta do meſmo Tribunal, na qual Ordena a meſma Senhora que o ſeu Preſidente, convocando os Magiſtrados dos Tribunaes, que lhe parecerem, e alguns Homens de Negocio melhor inſtruidos na prática do Commercio, proceda com os ſeus Deputados a hum Aſſento ſobre os dous Pontos controvertidos no Juizo de India e Mina entre os Seguradores, e o Segurado Proprietario do Navio por invocação Noſſa Senhora do Bom Succeſſo e S. Bento, denominado *Neptuno grande* para effeito de ficar ſervindo de Regra, e eſtabelecendo Direito neſta materia para a decisão entre Partes, e perante os Juizes das Cauſas, que occorrerem: E conſiſtindo os ſobreditos Pontos: Primeiro: Se derivando o Segurado o direito da ſua pertenção do facto da avaría groſſa, pela qual proteſtou o Capitão na Ilha do Fayal, aonde o Navio foi arribado, e condemnado por innavegavel, e pela qual repetio o meſmo

Protesto no Porto desta Cidade, fazendo notificar a todos os Interessados no dito Navio, e Carga, podião os Seguradores ser demandados pelo pagamento da quantia segurada, antes de feita a necessaria contribuição, e liquidação do damno soffrido, a que erão responsaveis? Segundo: Se verificando-se pelo Auto da Vestoria, a que se procedeo no Porto da arribada, que o Navio estava arruinado nas suas partes essenciaes pelo vicio da podridão, de modo tal, que não admittia concerto algum, ficava cessando a obrigação dos Seguradores a respeito do Seguro? E sendo ponderadas pelos Ministros do Tribunal, Magistrados, e Homens de Negocio abaixo assignados, que forão convocados, em observancia da sobredita Real Resolução, todas as razões, que sobre as referidas Questões se podem deduzir, se assentou: Quanto ao primeiro: Que não tendo lugar o abandono dos effeitos segurados, na conformidade do Artigo vinte e tres da Regulação da Casa dos Seguros desta Praça, que fazem parte do Alvará de onze de Agosto de mil setecentos noventa e hum, não póde o Segurador, no caso de avaría grossa, ser demandado pelo pagamento da quantia do Seguro, sem que preceda a Contribuição, e Liquidação do damno, que soffreo a cousa segurada. Quanto ao segundo: Que os Seguradores são responsaveis pela innavegabilidade do Navio, todas as vezes que esta procede da fortuna do Mar, ou outra força maior: E para remover as dúvidas, que podem occorrer sobre a qualidade das provas, se assentou, que estas se devião resolver, e decidir pelas Regras seguintes: Que o Segurado, como Author, he obrigado a provar que o damno foi fatal, e causado pela fortuna do Mar: Que no caso do Navio ter sido visitado antes de fazer-se á véla, e julgado em estado de navegar, tem o Segurado a sua intenção fundada, e huma presumpção legal a seu favor, de que

o

o damno he causado pela fortuna do Mar, e os Seguradores são obrigados a pagar a perda, em quanto não provarem o contrario: Que a prova da parte dos Seguradores deve consistir, em fazerem constar que a innavegabilidade procede de vicio intrinseco, e anterior; e que o Navio antes de partir já se achava arruinado nas suas partes essenciaes, e incapaz de seguir viagem; não bastando per si só o exame posterior, pelo qual o Navio se julgou innavegavel, todas as vezes que assim, e expressamente o não declararem os Peritos no mesmo Auto da Vestoria. E para que mais não venha em dúvida esta materia, se tomou este Assento, que o Excellentissimo Senhor Marquez Presidente assignou com todos os mais, que nelle votárão. *Marquez P. Carvalho. Mello Breyner. Leal Arnaut. Soeyro. Gama e Freitas. Doutor Jorge. Ribeiro Godinho. Doutor Vandelli. Castel Branco. Bandeira. Jorge. Telles. Rebello.*

E attendendo a que para ter inteira observancia o dito Assento, e se praticar como Regra fixa, e invariavel, exigia por isso que fosse authorizado com a Minha Real Approvação: Hei por bem roborar, e firmar o sobredito Assento, ordenando, como ordeno que com authoridade, e força de Lei se cumpra, e guarde, para que não venhão em dúvida as Questões nelle decididas.

Pelo que: Mando á Meza do Desembargo do Paço; Presidente do Meu Real Erario; Regedor da Casa da Supplicação; Conselhos da Minha Real Fazenda, e do Ultramar; Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas, e Navegação destes Reinos, e seus Dominios; Governador da Relação, e Casa do Porto, ou quem seu lugar servir; e a todas as Pessoas, a quem pertencer o conhecimento, e execução deste Alvará, que o cumprão, e guardem, e fação cumprir, e guardar tão inviolavelmente, como nelle se contém, sem

dú-

dúvida, ou embargo algum, qualquer que elle seja. E ao Doutor José Alberto Leitão, do Meu Conselho, Desembargador do Paço, e Chanceller Mór destes Reinos, Ordeno que o faça publicar na Chancellaria; registando-se em todos os lugares, onde se costumão registar semelhantes Alvarás; e guardando-se o Original deste no Meu Real Arquivo da Torre do Tombo. Dado no Palacio de Quéluz em doze de Fevereiro de mil setecentos noventa e sinco.

PRINCIPE.

José de Seabra da Silva.

Appendice á Parte II. Cap. 12.

Vide Ordenação do Reino Liv. I. Tit. 78. Collecção 2. num. 1. e Collecção 3. num. 1.

DECRETO,

Em que se mandou tomar Assento sobre a dúvida, se nas causas de Seguro, que fazem os Homens de negocio, havia de ter lugar a clausula depositaria. Liv. I. da Supplicação fol. 4.

POr parte dos Seguradores desta Cidade se Me fez presente, que na causa, que lhes moveo João Baptista Casado, na Ouvedoria da Alfandega desta Cidade, sobre o Seguro que havia feito de hum Pataxo, que da Ilha da Madeira fazia viagem para a Bahia, se proferírão huns Acordãos na Casa da Supplicação, pelos quaes se mandou, que os ditos Seguradores depositassem em Juizo; an-

antes de ferem ouvidos, tudo o que importára o dito Seguro, e não o premio fómente, que havião recebido, como requerião. E porque efta decisão parecesse manifeftamente contra a difpofição da Lei promulgada em 18. de Janeiro de 1614. pela qual fe manda que, em virtude da *claufula depofitaria*, não feja ninguem obrigado a depofitar mais que o que houver recebido: o Regedor da Cafa da Supplicação torne a mandar ver eftes Autos em Meza grande com os Miniftros de melhor fuppofição, que não ferão menos de onze; e o que for acordado pela maior parte delles, fe dará á execução, e fe mandará fazer Affento, porque não venha mais em dúvida a interpretação da dita Lei. Lisboa. 11. de Março de 1695.

ASSENTO.

Liv. II. da Supplicação a fol. 38.

AOs 14. dias do mez de Abril de 1695. annos, em presença do Senhor Conde Val de Reis, do Confelho de Sua Mageftade, e feu Regedor das Juftiças, pelos Defembargadores abaixo affignados, fendo propofto o Decreto de Sua Mageftade fobre fe havia de ter lugar a *claufula depofitaria* nos Seguros, feitos na Cafa dos Seguros pelos Homens de Negocio, fe affentou, que a *dita claufula depofitaria* tinha lugar nos Seguros feitos pelos Homens de Negocio, fem embargo da Lei fobre os Depofitos de 18. de Janeiro de 1614. que fe acha no Liv. IX. das Leis Extravagantes fol. 23. por não comprehender a Apolice geral da Cafa dos Seguros, aonde fe fazem os contratos por fórma publicamente dada; e que devem os Seguradores depofitar, para ferem ouvidos, toda aquella quantia, que fegurárão; e efte Affento fe tomou em virtude do dito Decreto,

to, &c. Lisboa 14. de Abril de 1695. *O Conde Regedor. Almeida. Vieira. Sardinha. Ribeiro. Freitas. Barros.* &c.

ALVARA'

Sobre a clausula depositaria de 31. *de Maio de* 1774.

D. JOSE' por graça de Deos Rei de Portugal e dos Algarves, &c. Faço saber aos que esta Carta de Lei virem: Que sendo-me presentes, em Consulta da Meza do Desembargo do Paço, os abusos que se tem feito no Foro das clausulas da *negação de Audiencia sem deposito* . . . . . tendo servido sómente de sustentar convenções dolosas, e de impedir ás partes illudidas e enganadas os recursos ás Minhas Justiças, não podendo usar delles, destituidas de meios para depositos exorbitantes, e ficando assim sujeitos sem remedio aos perniciosos effeitos da iniquidade, e da cubiça . . . . Sou servido ordenar o seguinte.

Que a sobredita clausula se não torne mais a praticar em outros alguns casos, que não sejão: Primeiro: o das Ordenações Liv. I. Tit. 51. §. 3. Liv. I. Tit. 52. §. 12. e geralmente em todas as causas sobre fretes: Segundo: *nas Apolices dos Seguros na conformidade do Assento da Relação do anno de* 1695: Terceiro: nas transacções, em que os transigentes pertenderem impugnallas, e proseguir o negocio principal em todo, ou em parte, quando nellas se acharem lésas enormissimamente: com tanto que neste terceiro caso hajão de refundir, antes de serem ouvidos, o que por effeito das transacções impugnadas houverem recebido, &c.

Ap-

Appendice á Parte III. Cap. 2. e 4. e Vide Appendice á Parte I. Cap. 41.

ALVARA'

De 22. de Novembro de 1774. dando providencias sobre prevenção de contrabando, declara o seguinte.

§. 2. EXceptuo porém daquella geral prohibição o *caso do naufragio*, ou de necessidade extrema, que pelo direito da humanidade são exceptuados em todas as Nações, para que em qualquer delles se possa nas referidas Alfandegas tomar a conta, e arrecadação devida ainda daquellas fazendas, cujo despacho por este Alvará lhes fica prohibido; enviando-se depois, no primeiro dos referidos casos, *as fazendas que se houverem salvado dos naufragios* á Alfandega, debaixo de guias, e competentes fianças, para nella se sellarem, e se arrecadarem os Direitos que se me deverem.

No Alvará de 12. de Agosto de 1797. dá-se a seguinte providencia.

§. 17. He da obrigação dos Intendentes da Marinha mandar assistir com a possivel brevidade ás Embarcações da Minha Real Coroa, que se acharem em perigo em qualquer parte da vizinhança do Porto, com tudo quanto lhes for requerido, ou entenderem necessario; para cujo fim terão sempre promptas no Arsenal algumas ancoras, e ancorotes enxiados com as competentes amarras e viradores; e da mesma fórma assistirão a todos os Navios Nacionaes, ou Estrangeiros, que se acharem em iguaes circumstancias, pagando elles todas as despezas do valor dos generos consumidos, e os salarios das gentes que empregar em seu auxilio.

Appendice á Parte III. Cap. 17.

AOs 7. de Fevereiro de 1793. em Meza Grande da Casa da Supplicação o Illustrissimo e Excellentissimo Senhor José de Vasconcellos e Sousa, Conde de Pombeiro, do Conselho de Sua Magestade, Capitão de sua Guarda Real, e seu Lugar Tenente no de Regedor da Justiça, propoz aos Desembargadores abaixo assignados, que por Aviso da Secretaria de Estado dos Negocios do Reino, na data de 21. de Novembro do anno proximo, fora a mesma Senhora servida ordenar, que se fixasse por Assento a intelligencia do §. 3. do Alvará de 11. de Agosto de 1791. pelo qual se authorizão os 24. Artigos, que no restabelecimento da Casa dos Seguros se formárão para a regulação della, e que havião sido approvados pela Resolução de 15. de Julho de 1758. em Consulta da antiga Junta do Commercio, visto que se havia decidido com variedade a questão excitada em diversos processos de ser, ou não competente, e privativo o Juizo de India e Mina para o conhecimento e decisão das dúvidas, que occorrerem entre Segurados, e Seguradores, e nos termos da dita Ordenação do Liv. 1. Tit. 51. §. 3. e do Assento de 17. de Março de 1792. ou se o conhecimento e decisão das causas sobre seguros erão absoluta e indistinctamente privativos á dita Casa em conformidade dos ditos Artigos: e mandando o dito Senhor Regedor que se votasse sobre a referida questão, se venceo a pluralidade de votos que depois da publicação do dito Alvará de 11. de Agosto de 1791. se devião julgar privativos á dita Casa dos Seguros o conhecimento e decisão das dúvidas occurrentes entre Segurados e Seguradores sobre a legalidade, e observancia dos contratos do Seguro, e bem assim sobre a fórma de processar, e de decidir as mes-

mesmas dúvidas; pois que pelo referido §. 3. do dito Alvará, em attenção á boa fé, e segurança dos taes contratos, e a causa pública do Commercio, se havião authorizado os ditos Artigos com força de Lei sem distinção alguma, e com derogação de tudo o que lhes pudesse obstar, quando antes sómente havião sido approvados pela dita Resolução particular; o que comtudo se não devia entender a respeito daquellas causas, que já estavão propostas ao dito Juizo de India e Mina ao tempo em que se publicou o dito Alvará: e para não vir mais em dúvida, se fez este Assento, que o dito Senhor Conde Regedor assignou com os Ministros que nelle votárão. *Conde Regedor. Ganhado. Azeredo. Coutinho. Telles. Vidal*, &c.

